MOBILITÉ & DÉPLACEMENTS

Metz Métropole

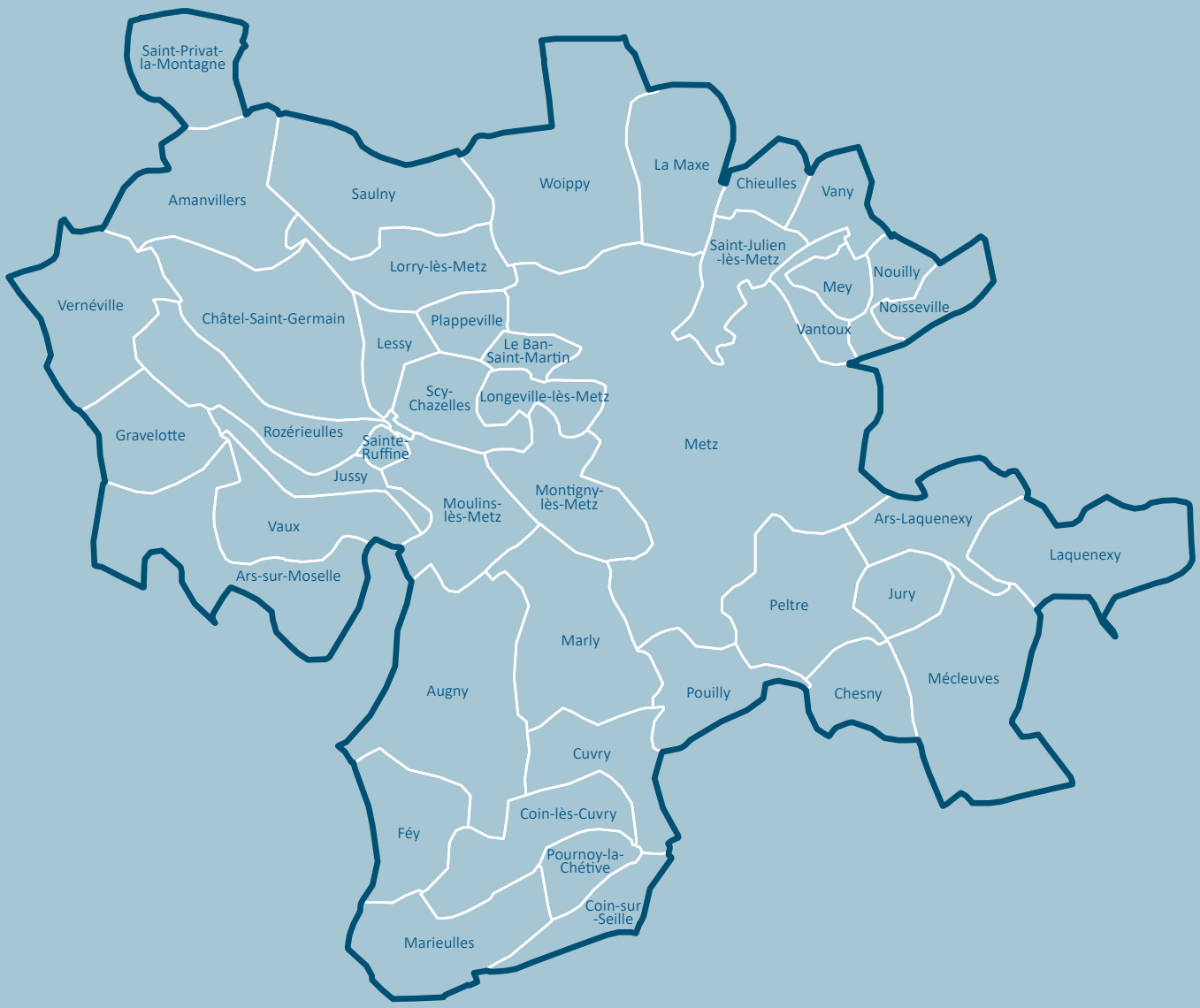
PLUi

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

METZ MÉTROPOLE

Metz Métropole

Retrouvez les synthèses p.43, p.81 et p.90



Source : IGN, AGURAM | Janvier 2020

TABLE DES MATIÈRES

1. LE SYSTÈME DE TRANSPORTS À L'ÉPREUVE DU TRANSFRONTALIER 4

1.1. La métropolisation multipolaire transfrontalière 4

A. Un territoire traversé par des réseaux d'échanges européens 4
B. Une métropolisation multipolaire transfrontalière à l'échelle du Sillon lorrain 8
C. Metz Métropole, principale polarité d'un bassin de vie de proximité 15

1.2. Des réseaux de transports de qualité mais des congestions récurrentes 20

A. Un réseau routier majeur et structurant pour les mobilités métropolitaines 20
B. Des transports collectifs stratégiques pour le grand territoire transfrontalier 29
C. Les grands équipements de transports métropolitains du Sillon lorrain 35
D. Des projets pour accroître la capacité des principales infrastructures 40

2. UNE MOBILITÉ MARQUÉE PAR LA PROXIMITÉ ET LA VOITURE 44

2.1. Polarités urbaines et services de proximité structurent les déplacements 44

A. Les déplacements de proximité majoritairement réalisés en voiture dominent 44
B. La géographie des déplacements au sein du territoire de la métropole 47
C. Des polarités génératrices de déplacements, centrales et périphériques 50

2.2. Vers une mobilité durable pour les habitants de Metz Métropole 58

A. Un cœur métorpolitain facilement accessible par la route 58
B. Une hausse de fréquentation dans les transports collectifs 63
C. La difficile régulation du stationnement et la valorisation des espaces publics 68
D. Un réseau cyclable à valoriser et compléter 72
E. La marche à pied à considérer comme un mode de déplacement 76

3. POUR UNE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE PLUS DURABLE 81

3.1. Les grands enjeux de la politique de mobilité métropolitaine 81

A. Le maintien de l'accessibilité grand territoire et les enjeux de gouvernance 81
B. Des dynamiques urbaines qui impactent les systèmes de transport 82
C. L'adaptation du réseau viaire à la diversité de ses usages 83

3.2. Quels leviers actionner pour favoriser une mobilité plus durable ? 84

A. Améliorer la cohérence entre aménagement du territoire, urbanisme et transports 84
B. L'aménagement de la voirie et des espaces publics 85
C. La poursuite du développement des transports collectifs et de l'intermodalité 85
D. La mise en œuvre du plan en faveur de la pratique du vélo 87

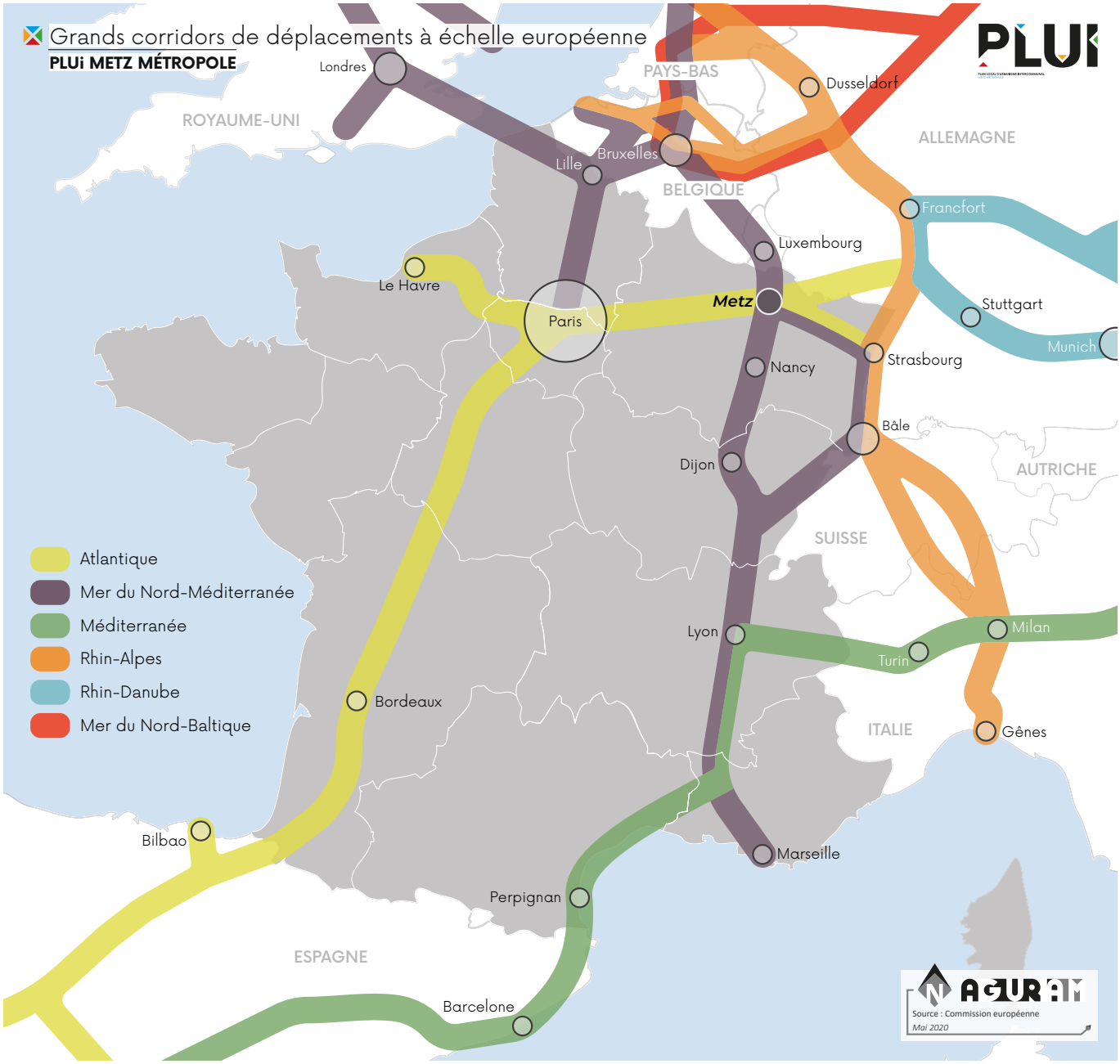
1. LE SYSTÈME DE TRANSPORTS À L'ÉPREUVE DU TRANSFRONTALIER

1.1. La métropolisation multipolaire transfrontalière

La **Région Grand Est présente un caractère transfrontalier marqué,** avec près de **760 kilomètres de frontières,** dont 450 kilomètres avec l'Allemagne. Également voisine de trois autres pays européens (la Belgique, le Luxembourg et la Suisse), la région constitue **un espace de coopération transfrontalière** de premier ordre : Grande Région, Eurodistrict SaarMoselle, Alzette-Belval pour les plus proches de Metz. La **position géographique du Grand Est, au cœur de l'Europe,** explique grandement pourquoi la région est traversée par des **infrastructures de communications majeures.**

A. Un territoire traversé par des réseaux d'échanges européens

Depuis les années 1990, la politique européenne de transport s'organise autour d'un programme de développement de corridors de grands systèmes de transport, **le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T).**



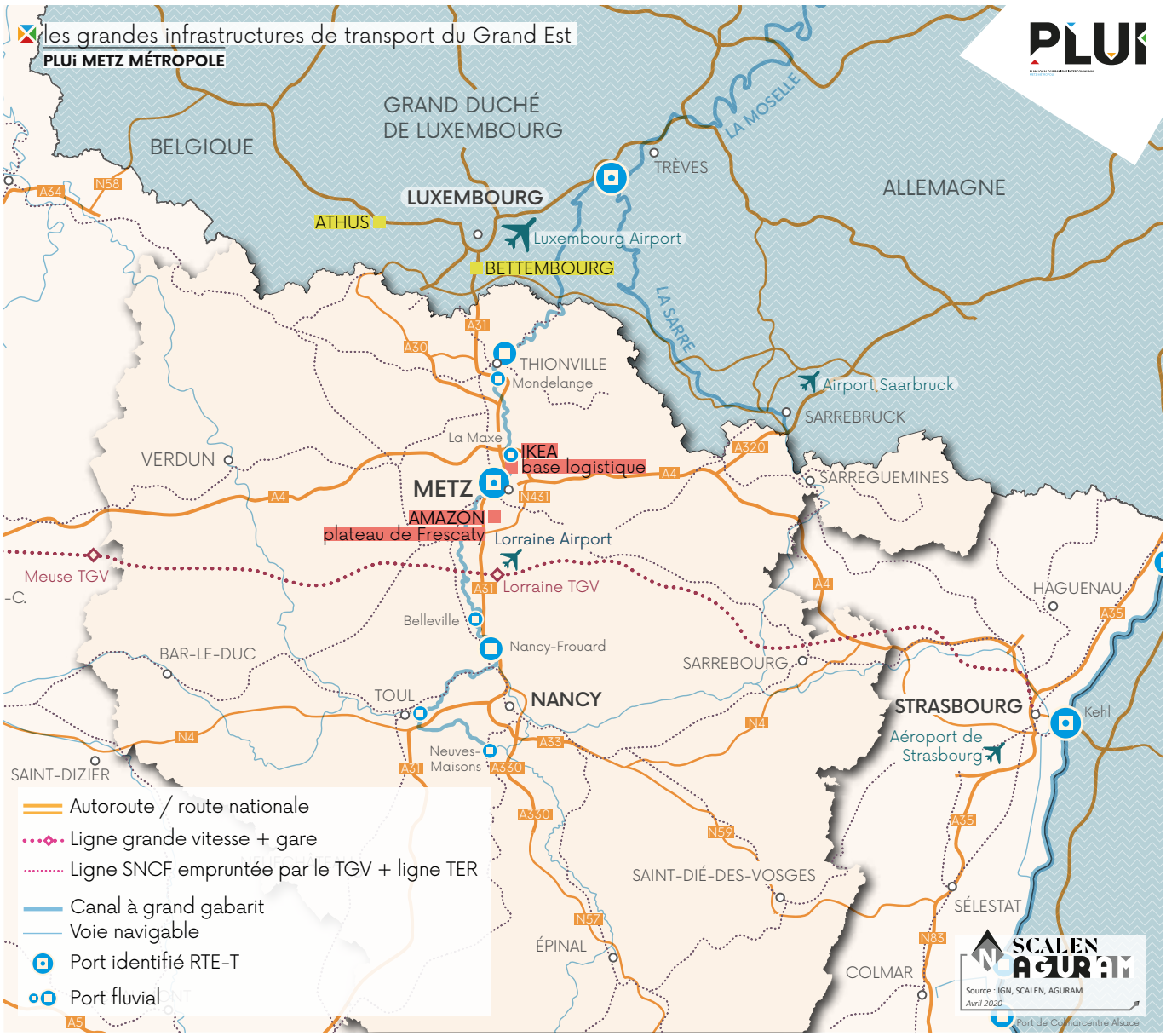
Ces corridors sont constitués d'infrastructures routières, aériennes, ferroviaires, fluviales et maritimes. Au total, ce sont neuf couloirs principaux qui ont été identifiés en 2013 : atlantique, baltique-adriatique, méditerranéen, Mer du Nord-Baltique, Mer du Nord-Méditerranée, Orient-Méditerranée est, Rhin-Alpes, Rhin-Danube et Scandinavie-Méditerranée.

Il s'agit, pour l'Union Européenne, en soutenant financièrement les États membres compétents sur ces infrastructures, de :

- relier les principales entités structurantes européennes ;
- éliminer les goulets d'étranglement, et ainsi faciliter les échanges transfrontaliers pour les personnes et les marchandises ;
- moderniser les infrastructures, afin d'améliorer leur efficacité (davantage de fluidité, de rapidité et de sécurité) ;
- favoriser les modes alternatifs à la route, et ainsi répondre aux objectifs environnementaux fixés.

Parmi les 9 principaux corridors européens, **2 concernent directement la Lorraine,** et plus particulièrement le territoire de **Metz Métropole.**

L'A31 dans le cœur métropolitain © Le Républicain lorrain



Le corridor **Mer du Nord-Méditerranée,** d'orientation nord-sud, relie l'Irlande et le nord du Royaume-Uni (avant Brexit) à la Méditerranée en passant par les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg. **Il se compose de :**

- l'axe autoroutier A31 (Fr.)/A3 (Lux.) de Dijon à Luxembourg par Toul, Nancy, Metz et Thionville, A30/N52 de Richemont sur l'A31 à la Belgique par Longwy ;
- l'axe ferroviaire Dijon-Nancy-Metz-Thionville-Luxembourg et la voie de contournement ouest de Metz-Thionville (« voie des plateaux » - fret) ;
- la Moselle canalisée à grand gabarit jusqu'à Neuves-Maisons (qui se termine en impasse).

Le corridor **atlantique,** d'orientation est-ouest, relie la partie orientale de la péninsule ibérique aux ports du Havre et de Rouen (à l'ouest) et à Mannheim/Strasbourg (à l'est), via Paris. Il se structure autour de :

- la ligne LGV Est européenne, reliant Strasbourg à Paris, desservant une gare TGV non reliée au réseau classique (Lorraine TGV). Axe qui assure également les circulations nord-sud entre Luxembourg et Lyon via Metz et Strasbourg ;
- l'étoile ferroviaire de Metz : lignes Bar-le-Duc/Metz, Metz/Strasbourg et Metz/Sarrebruck ;
- l'autoroute A4.

Ces corridors se concrétisent notamment par des offres de transport multimodal. Les lignes d'autoroutes ferroviaires (transports de semi-remorques de marchandises sur train), mises en place avec plusieurs allers-retours proposés par jour, en sont un bon exemple, notamment avec **les liaisons Bettembourg vers Le Boulou** (à proximité de Perpignan, 55 000 PL transportés en 2012), Bettembourg vers Sète, Calais vers Orbassano (Italie) et Bettembourg vers Barcelone.

> « Les entreprises de logistique et leurs chauffeurs peuvent **mieux planifier leurs itinéraires en prenant en compte les temps d'attente aux différentes frontières.** Les États membres peuvent également informer les transporteurs, via l'application, sur **les types de cargaisons autorisés à accéder aux voies prioritaires ».**
>
> **Jean-Yves Le Gall,** président Cnes, sur le site actu-transport-logistique.fr, 2020

L'optimisation de l'usage de ces corridors est au coeur des politiques européennes. L'agence du GNSS européen (GSA), en collaboration avec la Commission européenne, a développé l'application Galilea Green Lane, **pour optimiser le transit du fret aux frontières intra-européennes. L'organisation des grands corridors d'échanges européens impacte considérablement les infrastructures de transports du Sillon lorrain, avec une concentration des trafics aux niveaux autoroutier et ferroviaire.**

La bifurcation et le viaduc de la ligne TGV franchissant la Moselle à Vandières © Le Républicain lorrain

La part du trafic poids lourds sur l'A31 est très importante :

- une moyenne de 8 000 à 12 000 poids lourds par jour selon les sections, soit 10 à 25 % du trafic journalier (8 600 poids lourds à Metz-centre, 11 % du trafic enregistré) - données Dreal 2016;
- 55 % des poids lourds comptabilisés sur l'A31 sont en transit, cette proportion atteignant même 70 % au nord de Thionville.

L'existence d'un péage poids lourds en Allemagne (induisant des reports de trafic sur l'axe du sillon), la politique fiscale favorable au Grand-Duché sur les carburants, ainsi que la localisation de plateformes logistiques de premier ordre (Athus en Belgique, Bettembourg au Luxembourg), expliquent le fort taux de poids lourds enregistrés sur cet axe.

Le fret ferroviaire est également très présent :

- 117 sillons utilisés par le fret tous les jours au nord de Metz (dont ceux utilisés par les autoroutes ferroviaires) selon SNCF réseau Grand Est (2017). En comparaison, le fret utilise 35 sillons sur l'axe Strasbourg/Mulhouse au niveau de Benfeld ;
- 70 trains traités par jour à la gare de triage de Woippy (Sraddet), premier centre de triage français, avec une moyenne mensuelle de 18 000 wagons traités en 2013 (Conseil général de l'environnement et du développement durable), et site majeur pour le traitement des trafics internationaux et locaux (notamment pour l'alimentation dans le Grand Est).

La Moselle à grand gabarit étant en impasse au niveau de Neuves-Maisons, peu de flux en transit sont enregistrés sur cette infrastructure.

Ces **grands corridors d'échanges ont été déterminants dans le développement de plateformes logistiques d'envergure européenne :**

› le **Terminal container d'Athus** (TCA) : plus grand port sec de Belgique, il est relié directement au port d'Anvers via le rail, avec plusieurs allers-retours par semaine. Les conteneurs sont ensuite dispersés par camion (environ 170 par jour) vers le Grand Est, le Grand-Duché du Luxembourg, la Sarre et la Rhénanie Palatinat.

« Sur le terminal container d'Athus (TCA Belgique) **transitent environ 70 % des conteneurs lorrains traités à Anvers ».**

Alain Rysman, directeur TCA, présentation orale, 2016

Le terminal container d'Athus © investinluxembourg.be

› le **terminal de Bettembourg-Dudelange** au Luxembourg : spécialisée sur le ferroutage, la plateforme est en relation directe avec les ports d'Anvers et de Rotterdam, et assure des liaisons vers le sud de l'Europe (Italie, sud de la France, Espagne).

Ces sites sont stratégiques pour les acteurs logistiques régionaux, pour leurs activités à moyenne et longue distance. Si le trafic de fret ferroviaire peine à retrouver son niveau d'antan, il n'en est pas de même pour le transport routier, qui est en progression constante. Le dossier de concertation du projet A31 bis table sur **une évolution de 12 % des flux de marchandises sur l'A31 à l'horizon 2030.**

Des investissements importants sont en cours de réalisation ou projetés, **sur les deux plateformes** : nouveau terminal à Bettemboug permettant de doubler la capacité de traitement des trains et de quadrupler l'autoroute ferroviaire, nouvelle ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg, nouvelle connexion ferroviaire d'Athus vers la France, etc. **Ils auront des répercussions incontestables sur les infrastructures de transports du Sillon lorrain,** en générant **des trafics supplémentaires sur des réseaux déjà fortement sollicités** (accès routiers et autoroutiers à ces plateformes, utilisation de sillons ferroviaires supplémentaires).

Les incidences de ces flux en transit sur les infrastructures de transports et leur environnement sont indéniables :

› même s'il est minoritaire, le trafic en transit vient se surajouter aux trafics locaux et d'échanges (ou inversement) entre les territoires lorrains (réseau ferré, A31), avec des difficultés croissantes de fonctionnement observées, en particulier pour l'A31 ;

› ils contribuent à la concentration de polluants aux abords de l'axe autoroutier A31, ainsi qu'aux nuisances sonores impactant les populations exposées (transports routiers, ferroviaires).

À contrario, la situation géographique de la Lorraine, conjuguée à la forte concentration d'infrastructures de transports structurantes au sein du sillon, **ont permis à ce territoire de développer fortement le secteur du transport et de la logistique** (21 300 emplois dans la logistique à l'échelle du nord lorrain) **en profitant d'une formidable ouverture sur les marchés européens et internationaux.**

En attestent les nombreuses implantations de centres européens de distribution sur le nord-Moselle et notamment sur les Rives de Moselle (Ennery, Tremery, Ay-sur-Moselle, etc.), Metz Métropole (Ikéa, Amazon, etc.), Portes de France-Thionville (KvernelandGroup). Cette desserte constitue bien souvent **un facteur décisif pour l'implantation de sites industriels** (Knauf Insulation, etc.).

B. Une métropolisation multipolaire transfrontalière à l'échelle du Sillon lorrain

Axe majeur du développement de la Lorraine, tant du point de vue de la population, de l'emploi, des infrastructures et des équipements, **le Sillon lorrain correspond à un système urbain multipolaire** (se caractérisant par le polycentrisme ainsi que la « qualité métropolitaine » de certaines de ces polarités) entre Thionville, Metz, Nancy et Épinal, d'orientation nord-sud. Il a **une dimension transfrontalière sur le nord mosellan, où l'attractivité du Luxembourg** s'amplifie années après années.

L'aire d'influence de chaque agglomération sur son territoire périphérique, liée en grande partie à la concentration des entreprises et des emplois sur les villes centres du sillon (40 % des emplois lorrains sont localisés dans les quatre plus importantes agglomérations du sillon), **se double ainsi de relations d'interdépendances entre chaque polarité du système.** Ces relations sont de plusieurs ordres, **mais s'objectivent avant toute chose par les flux domicile-travail quotidiens** entre ces quatre polarités. Ce sont 10 700 déplacements domicile-travail qui sont réalisés chaque jour entre ces quatre agglomérations. Même si la part des déplacements domicile-travail n'est plus prédominante en comparaison aux autres motifs de déplacements (loisirs notamment), **ils n'en restent pas moins structurants pour l'organisation du territoire, et notamment des systèmes de transports qu'ils dimensionnent encore largement** (phénomène de pointe).

Le site industriel Knauf insulation à Illange © wort.lu

« Le **projet d'Illange constituera la première usine de production de laine de roche de notre groupe en France.** Knauf Insulation possède déjà des fabriques de laine de roche en Europe de l'Est, en Allemagne ou encore en Grande-Bretagne, **mais il existait ici une sorte d'espace vide, tant en matière géographique que d'offre.** Or, deux évolutions de taille sont récemment apparues dans le secteur de l'isolation : d'abord une demande croissante de ces produits, liée à l'évolution des réglementations dans le domaine de la performance énergétique des constructions, notamment en France. Mais aussi un intérêt grandissant pour les matériaux dans le cadre de la protection contre les incendies. **Les marchés visés par l'usine, en 2020, sont la France (45 %), l'Allemagne (30 %),** le Benelux (12 %), l'Italie (12 %) et l'Espagne (5 %) ».

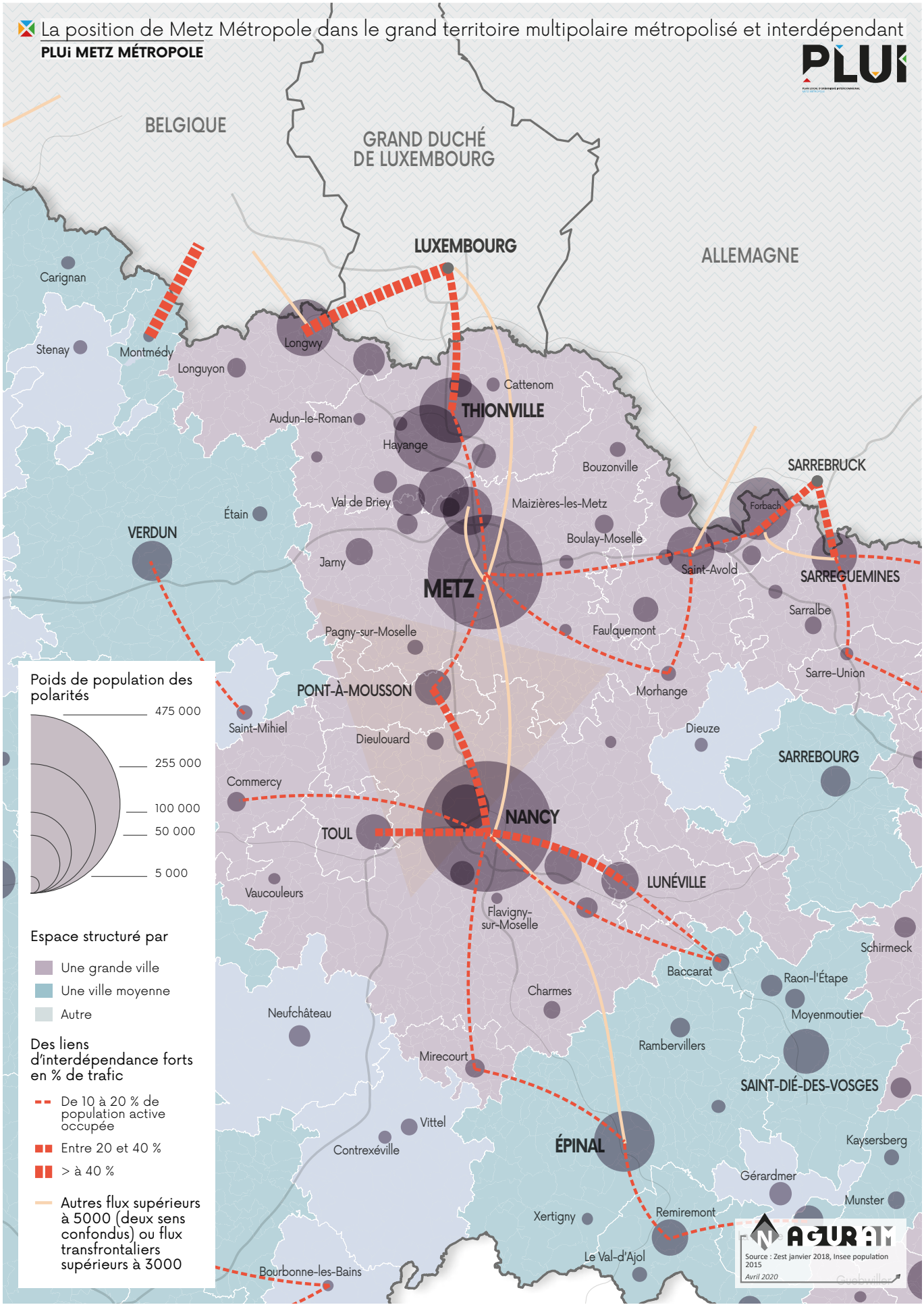
Mark Leverton, directeur Knauf Insulation Europe de l'ouest, Journal la Semaine du 27/05/2017

Permise par l'accroissement de la motorisation des personnes ces dernières décennies, **la présence d'infrastructures performantes** (autoroutes gratuites, capacitaires, multiplicité des diffuseurs, offre ferroviaire qualitative) **et la faible distance relative entre ces polarités** (réduite de fait par la qualité des infrastructures de transports), structurent le système polycentrique autour d'un corridor de déplacements, **dont le bon fonctionnement se révèle être stratégique pour garantir la dynamique de métropolisation du sillon.**

Cette interdépendance entre polarités du sillon revêt également d'autres formes, moins ostensibles mais tout aussi effectives : mobilité résidentielle, relations entre entreprises, flux logistiques, zones de recrutement des universités, etc.

La position de Metz Métropole dans le grand territoire multipolaire métropolisé et interdépendant

PLUi METZ MÉTROPOLE



Toutefois, **l'analyse de la géographie des pendulaires fait ressortir deux sous-systèmes, aux dynamiques quelque peu différentes :**

- Nancy-Toul-Pont-à-Mousson-Lunéville : **le grand Nancy rayonne sur un espace composé de polarités secondaires ;**
- Metz-Thionville : un contexte de plus forte intensité urbaine multipolaire, **s'inscrivant dans une dynamique tirée par le Luxembourg.**

Le **nombre de pendulaires se révèle relativement faible entre Épinal et Nancy** avec 2 500 échanges (Insee 2016). La distance de 72 kilomètres à parcourir en un peu moins d'une heure constitue, à ce niveau-là, une entrave aux échanges quotidiens, contraignant fortement les déplacements. **Les interactions entre les extrémités du Sillon lorrain n'existent pas.**

Les échanges Nancy-Metz et Metz-Thionville sont équivalents (3 900 dans les deux sens pour chaque dipôle). Toutefois, si les échanges entre Metz et Nancy se limitent aux polarités, ceux entre Metz et Thionville s'inscrivent dans un système urbain plus complexe et plus urbain. Ainsi, et si l'on considère le Val de Fensch comme une composante de la polarité thionvilloise, **les flux d'échanges avec Metz Métropole sont beaucoup plus intenses** : 7 000 en 2016 selon l'Insee, en croissance de 5 % depuis 2011.

Une densité importante au coeur de la métropole © Le Républicain lorrain

Au-delà de la distance plus faible entre **Metz et Thionville** (30 km et 25 minutes), **les deux agglomérations forment quasiment une conurbation qui s'est faite par :**

- l'extension urbaine des agglomérations de Metz et de Thionville ;

Moyeuvre-Grande, ville dense de la Vallée de l'Orne à proximité du Sillon lorrain © ccpom.fr

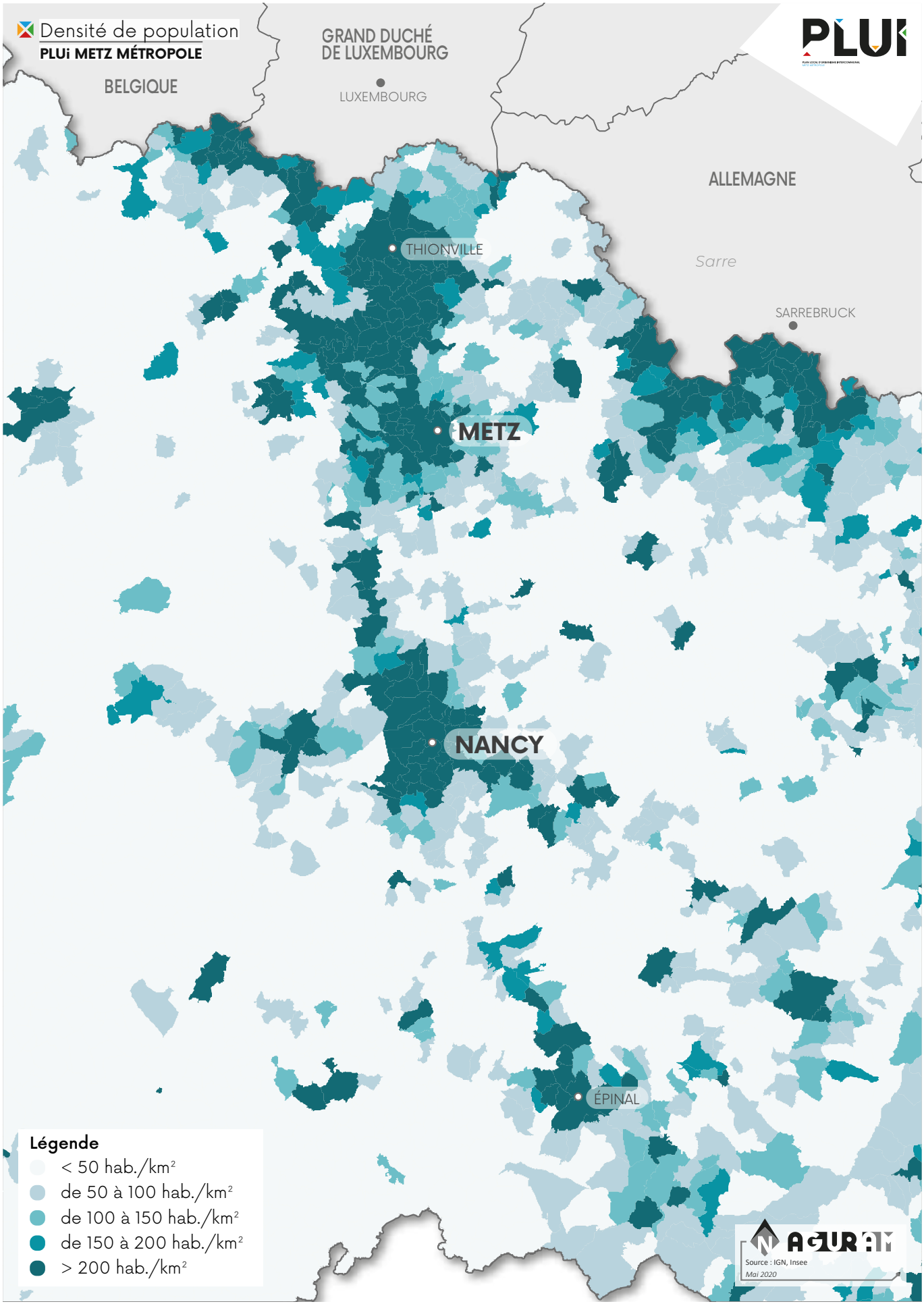
- le développement des espaces entre ces deux polarités, très attractifs du fait notamment de la présence des infrastructures de transports du sillon (zones résidentielles et vastes espaces d'activités industrielles et commerciales le long de l'A31) ;
- les anciennes vallées minières et sidérurgiques mosellanes (Orne et Fensch).

Cette densité urbaine du Nord Lorrain génère ainsi de nombreux échanges entre les différentes polarités qui la composent.

Cette organisation polycentrique a été totalement bouleversée par le fait transfrontalier qui, depuis les années 1990, a pris une dimension « titanesque ».

La Lorraine, et particulièrement la Moselle, est doublement concernée par cette dynamique **en alimentant les marchés de l'emploi luxembourgeois et allemand.**

Si la Sarre, et de manière moindre la Rhénanie-Palatinat, ont toujours été des destinations pour les frontaliers lorrains, **la polarisation luxembourgeoise sur le nord mosellan génère des flux sans commune mesure à l'échelle du Sillon lorrain, impactant fortement les systèmes de transports (routiers et ferroviaires).**


Densité de population
PLUi METZ MÉTROPOLE
GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG
BELGIQUE
LUXEMBOURG
ALLEMAGNE
THIONVILLE
Sarre
SARREBRUCK
METZ
NANCY
ÉPINAL
Légende
< 50 hab./km²
de 50 à 100 hab./km²
de 100 à 150 hab./km²
de 150 à 200 hab./km²
> 200 hab./km²
Source : IGN, Insee
Mai 2020

Zoom sur Luxembourg

La **croissance du nombre de frontaliers lorrains est prodigieuse sur les quarante dernières années,** selon les données Statec (Institut national de la statistique et des études économiques), avec **une accélération de la tendance depuis 1990 :**

- +277 % entre 1974 et 1990, soit des effectifs multipliés par 3,7 ;
- **+470 % entre 1990 et 2017,** soit des effectifs multipliés par 5,7.

Avec approximativement 100 000 pendulaires français travaillant au Grand-Duché en 2019, l'emploi transfrontalier pèse énormément sur les territoires limitrophes.

En 2015, la **part de frontaliers dans la population active occupée par EPCI** (données Insee) était de :

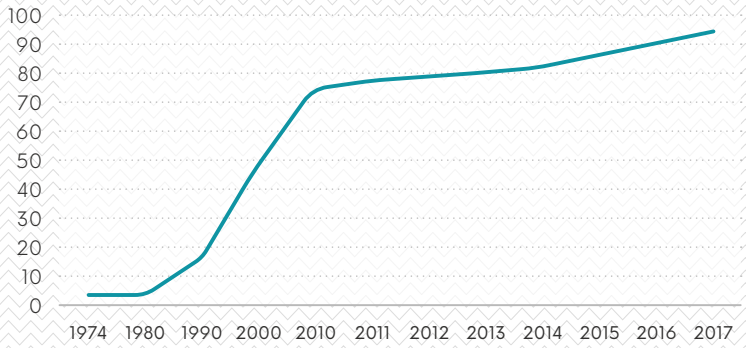
- 63 % pour la CC de Cattenom et environs (+5 points depuis 2010) ;
- 60 % pour la CC du Pays Haut - Val d'Alzette (+1 point depuis 2010) ;
- 43 % pour la CA de Longwy (+5 points depuis 2010) ;
- 35 % pour la CA Portes de France-Thionville (+3 points depuis 2010) ;
- 6 % pour Metz Métropole (+1 point depuis 2010).

Le nord lorrain est le premier pourvoyeur de main d'œuvre vers le Grand-Duché, avec 41 700 pendulaires en 2015 : CA Portes de France-Thionville, CC de Cattenom et environs, CA du Val de Fensch, CC de l'Arc mosellan, CC Bouzonvillois - Trois Frontières et CC du Pays Haut - Val d'Alzette (données Insee), en progression de 11 % entre 2010 et 2015.

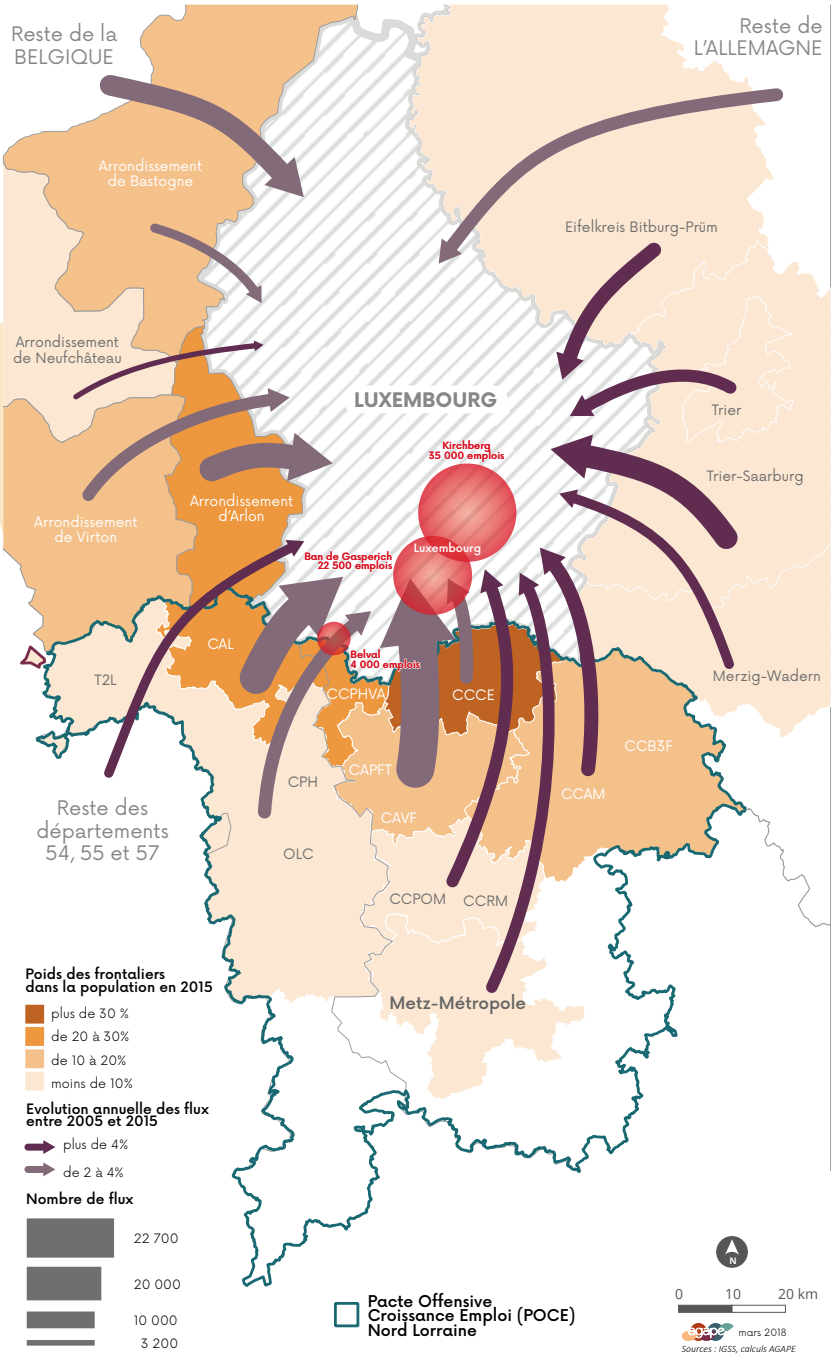
10 100 personnes de la CA de Longwy travaillent au Luxembourg, en progression de 11 %.

NOMBRE DE TRAVAILLEURS FRONTALIERS RÉSIDENTS EN FRANCE

Source : statistiques.public.lu



Principaux flux frontaliers en **2015**
PLUi METZ MÉTROPOLE



L'aire d'influence luxembourgeoise s'étend indubitablement, Metz Métropole enregistrant une des croissances les plus fortes (+24 %) avec 5 700 pendulaires en 2015.

Au-delà même de l'attractivité de l'emploi luxembourgeois, **la densité d'infrastructures de transports, reliant les différentes polarités du Sillon lorrain au Grand-Duché, facilite l'accès aux emplois frontaliers, expliquant partiellement l'extension de l'aire d'influence de ce marché de l'emploi jusqu'à Metz.**

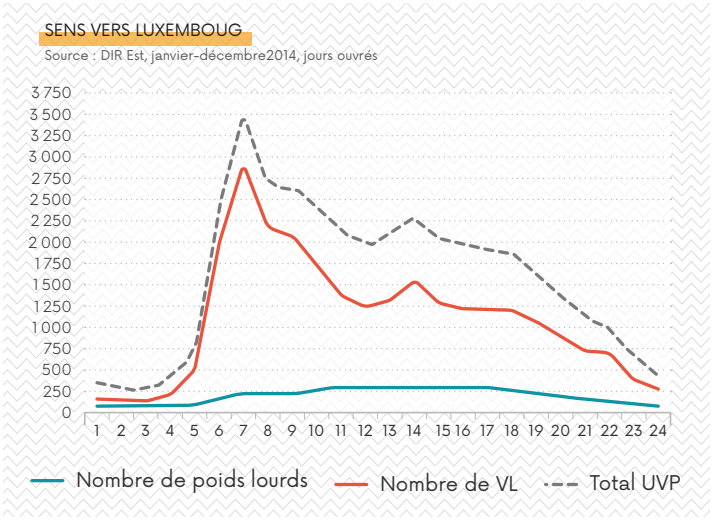
Ainsi en est-il de l'usage du TER Fluo, qui, avec une fréquence élevée en heure de pointe, affiche des parts modales significatives : **35 % en 2016,** en progression de 2 points depuis 2011 (données Insee) **pour les déplacements à destination du Luxembourg depuis Metz Métropole.**

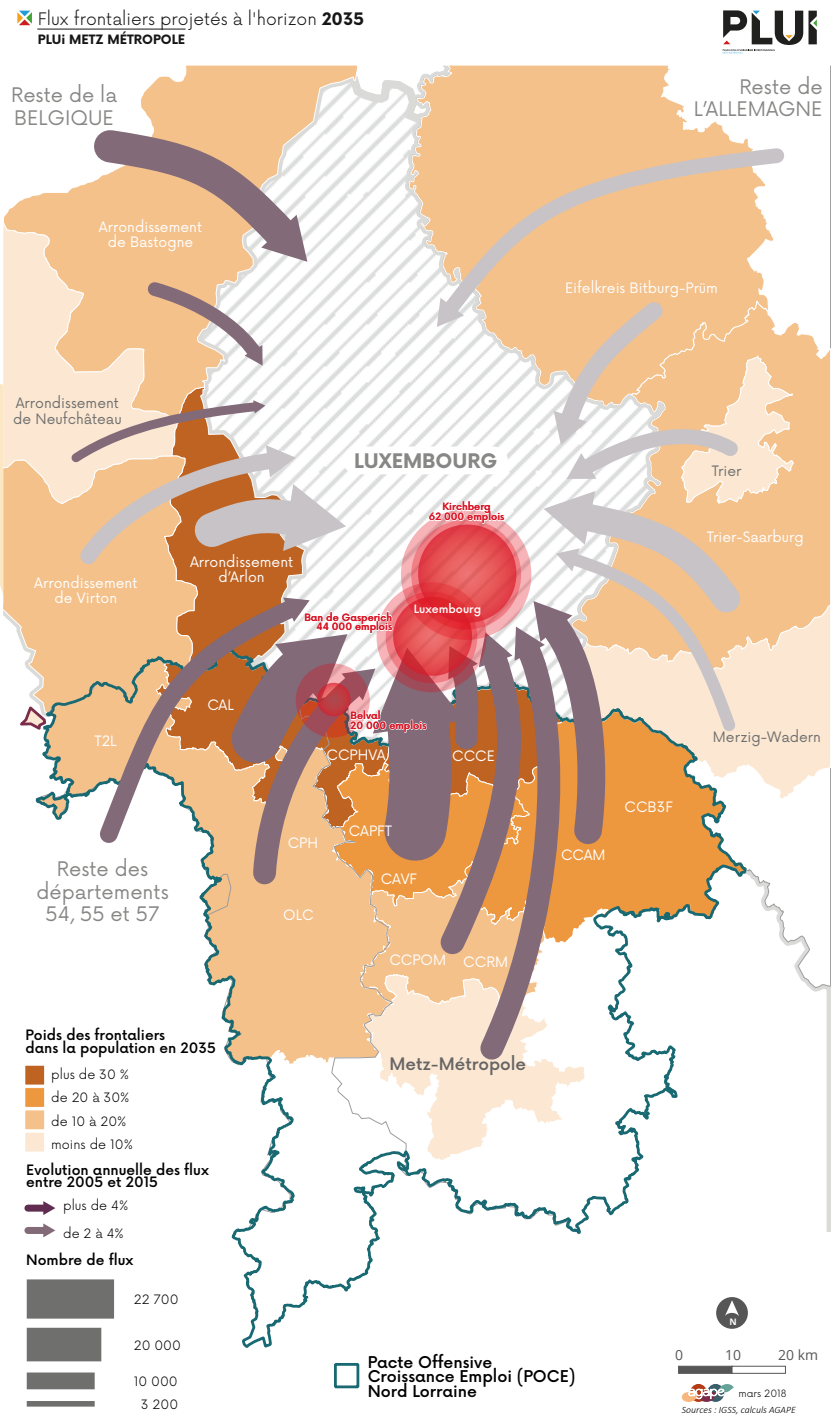
Toutefois, **la très forte concentration de ces flux transfrontaliers dans l'espace** (la grande majorité des emplois se localisent à Luxembourg-ville) **et dans le temps** (déplacements pendulaires asymétriques concentrés sur un intervalle de temps faible), **induit une dégradation des conditions de déplacements liée à la saturation des systèmes de transports** : congestion de l'A31, saturation de l'infrastructure ferrée et des rames TER, engorgement des parkings autour des gares.

Or, les projections macroéconomiques, établies par le Statec, **envisagent un accroissement des besoins en main d'œuvre du Luxembourg qui impactera de fait les pays frontaliers** (Belgique, Allemagne, France), puisque la démographie luxembourgeoise ne peut pas répondre aux besoins de son économie.

La mise en perspective des besoins avec les dynamiques en cours dans les régions frontalières limitrophes **positionne la France comme principale zone « pourvoyeuse » de frontaliers.**

Avec les données Statec, l'Agape a **estimé que le nombre de frontaliers français, et essentiellement résidents lorrains, avoisinerait les 150 000 à l'horizon 2035** (valeur médiane des hypothèses établies), soit une progression de 62 % par rapport à 2017 (+58 000 frontaliers). Cette perspective impactera de fait les territoires nord lorrains (Thionville, Longwy, etc.), ainsi que ceux du Sillon lorrain (Metz Métropole, Rives de Moselle, CCPOM, etc.). Dans le cadre du projet A31 bis, la Dreal a estimé que **les échanges autoroutiers avec le Luxembourg pourraient, à cette échéance, augmenter de 44 %.**





Combinées aux perspectives de croissance des flux de marchandises (transit, ou liées aux plateformes logistiques de la zone - Bettembourg, Athus, etc.), **les tensions sur les infrastructures de transports (qui ont pour certaines déjà dépassé leurs réserves de capacité) vont s'aggraver.**

Zoom sur Allemagne

La **dynamique de l'emploi frontalier en Allemagne est totalement différente,** et sans comparaison, avec les flux observés à destination du Luxembourg.

Les flux sont ainsi **en régression,** mais également **plus diffus dans leur destination,** à l'inverse de ceux vers le Luxembourg.

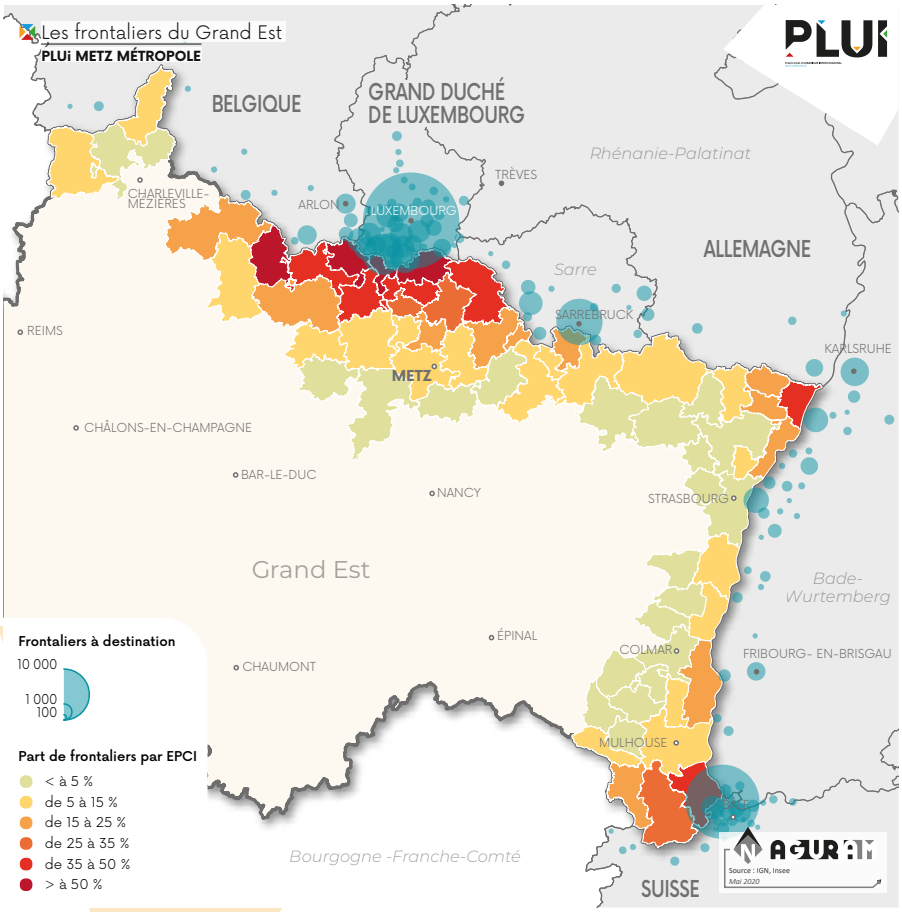
Aujourd'hui 4 zones accueillent des frontaliers mosellans :

- communauté urbaine de Sarrebruck (Sarre) ;
- Saarlouis (Sarre) ;
- arrondissement de Sarre-Palatinat (Sarre) ;
- Zweibrücken (Rhénanie-Palatinat).

Les **principales zones émettrices se situent à proximité des bassins d'emplois allemands** (Insee 2016) :

- CA Forbach Porte de France : 6 156 frontaliers sortants à destination de l'Allemagne ;
- CA Sarreguemines Confluences : 3 653 frontaliers ;
- CC Houve-Pays Boulageois : 1 245 frontaliers ;
- CC Bouzonvillois - Trois Frontières : 921 frontaliers ;
- CC du Warndt : 851 frontaliers.

À l'inverse de ce qui a été observé pour le bassin d'emplois luxembourgeois, **les zones frontalières mosellanes sont beaucoup moins dépendantes de l'activité économique des régions allemandes.** Ainsi, la part des frontaliers dans la population active occupée n'est que de 15 % pour la CA Sarreguemines Confluences, et de 24 % pour celle de Forbach - Porte de France (données Insee RP 2016).



L'ensemble des migrations pendulaires vers l'Allemagne est en recul depuis 2011 : -2% pour la CA de Forbach - Porte de France et la CC du Warndt, -7% pour la CC Houve Pays Boulageois, -10% pour la CA Sarreguemines Confluences et même -33 % pour la CC Bouzonvillois - Trois Frontières.

Metz Métropole ne comptabilise que 56 frontaliers à destination de l'Allemagne, également en retrait de 18 % depuis 2011. Toutefois, les réflexions prospectives menées sur les différents territoires constituant la Grande Région amènent à **porter un autre regard sur les futurs « possibles » des bassins d'emploi allemands transfrontaliers.** En effet, la Sarre, ainsi que la Rhénanie-Palatinat, connaissent depuis dix ans une dynamique de déclin démographique (2004-2014) marquée par une diminution de la population, et particulièrement des 15-64 ans en âge de travailler. **Dans le même temps, les créations d'emplois se poursuivent.**

L'Allemagne exerce notamment **une attractivité au niveau industriel** en proposant, à poste équivalent, **des salaires plus élevés qu'en France. Le positionnement haut de gamme de l'industrie allemande** dans de nombreux domaines permet effectivement de garantir des rémunérations plus élevées. Dans la fabrication de meubles par exemple, **le français Alsapan** implanté à Boulay-Moselle (400 emplois) est en concurrence directe avec **l'allemand Nobilia** (1 000 emplois à terme), qui s'est implanté à Lisdorf en Sarre à proximité de Creutzwald. Ces deux entreprises **recherchent le même type d'ouvriers qualifiés,** et, bien souvent, la langue n'est pas une barrière à proximité immédiate de la frontière.

Or, ces tendances, en se prolongeant, créeraient un déficit de population active (de l'ordre de 20 % pour la Sarre et la Rhénanie-Palatinat), **qui devra notamment être comblé par la « sollicitation » des travailleurs frontaliers lorrains.**

Les études estiment que les besoins en main-d'œuvre en Sarre, en 2035, avoisineront les 80 000 à 130 000 « entrants » lorrains (contre 41 500 en 2015).

C. Metz Métropole, principale polarité d'un bassin de vie de proximité

Le système polycentrique du Sillon lorrain se complète par des sous-systèmes, propres à chacune de ses polarités, et qui témoignent de leur influence sur un territoire périphérique plus ou moins vaste. **Les emplois offerts, les équipements, ainsi que les services présents** au sein de ce territoire, déterminent la nature (polarisation forte, équilibre des échanges) et **l'importance des liens quotidiens avec la polarité centrale de ce système urbain.**

Les données issues de **l'Enquête déplacements grand territoire,** réalisée par l'AGURAM pour le SCoTAM et Metz Métropole (2017), complétées par celles de l'Enquête déplacements ville moyenne du SCoT nord 54 (2012), **permettent de dessiner les contours de l'aire d'influence de la métropole messine.**

Ce sont 55 600 déplacements qui sont réalisés quotidiennement par les habitants des EPCI contigus vers la métropole. Ces flux sont particulièrement importants depuis les Rives de Moselle et la CC du Haut Chemin - Pays de Pange, mais sont de natures différentes. La CC du Haut Chemin - Pays de Pange, à l'instar des la CC du Val de Moselle (la CC Mad & Moselle, n'était pas constituée au moment de la réalisation de l'enquête) **constituent des territoires pour lesquels la fonction résidentielle prédomine, et sont de fait fortement polarisés par la métropole.** La nature des relations avec les Rives de Moselle est tout autre (voir ci-après).

Le bâtiment de l'éconle nationale d'ingénieur de Metz sur le technopôle accueille plus de 1 000 étudiants © Enim

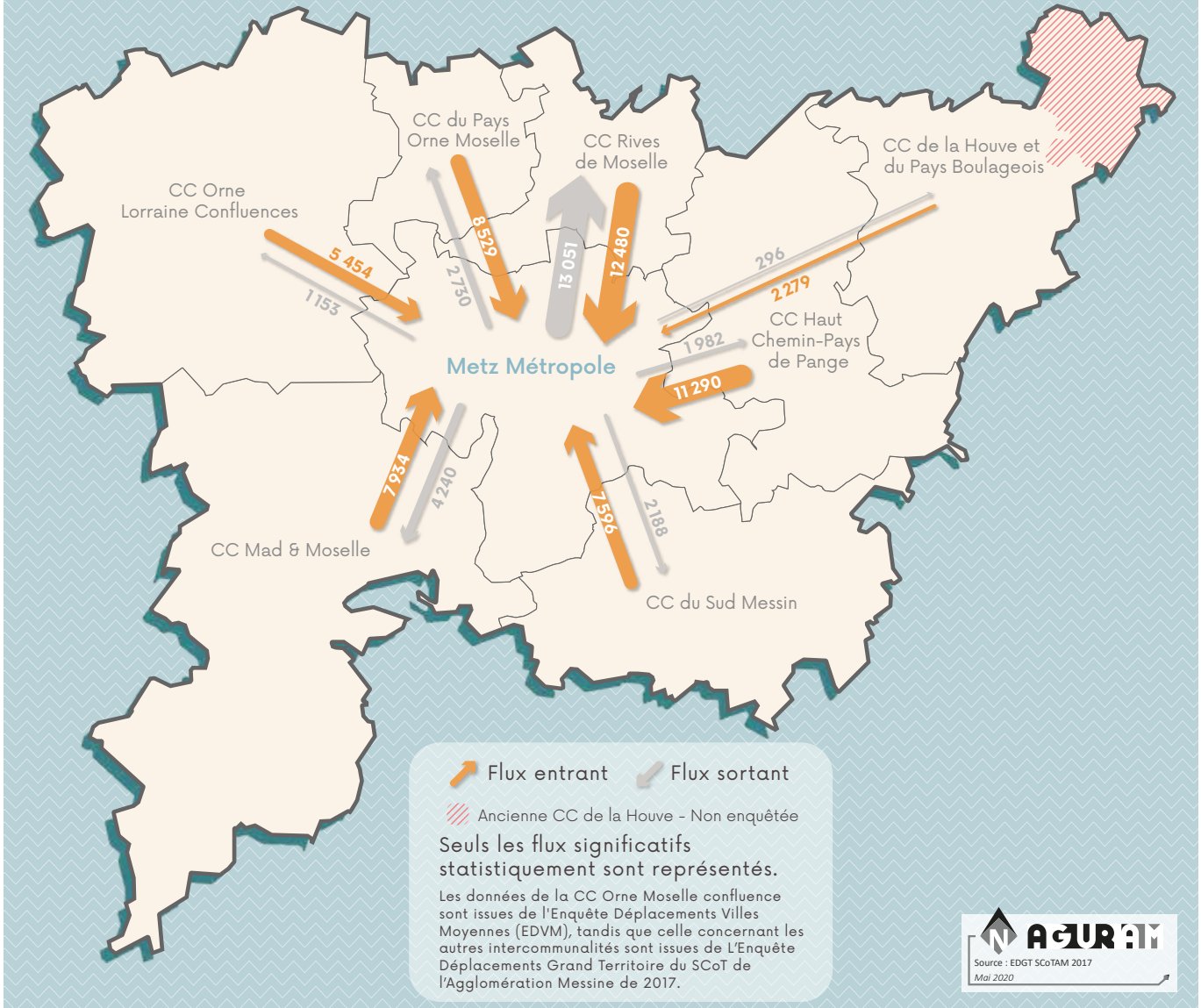
Ces **déplacements radiaux de la périphérie vers le centre du bassin de vie** sont réalisés presque exclusivement en voiture particulière (85 %). Au quotidien, ce sont ainsi **47 000 véhicules environ qui se rendent à Metz Métropole.** 50 % de ces trajets empruntent le réseau autoroutier (A31, A4 et rocade est), attestant de l'importance de ce réseau pour accéder à la métropole.

Les 3/4 de ces déplacements réalisés en voiture s'effectuent sans passager. Les transports collectifs ne concernent que 8 % des déplacements, l'usage des cars du réseau Fluo Grand Est étant prépondérant.

En ce qui concerne les motifs de déplacements, 1/3 sont pendulaires (du domicile au travail), le reste se répartit entre les motifs études (17 %), loisirs (16 %), accompagnement (14 %) et achat (12 %). La **concentration d'emplois et d'établissements scolaires et universitaires au sein de la métropole est un facteur majeur de la polarisation** des flux sur son bassin de vie

Metz dispose d'une gare routière © Le Républicain lorrain

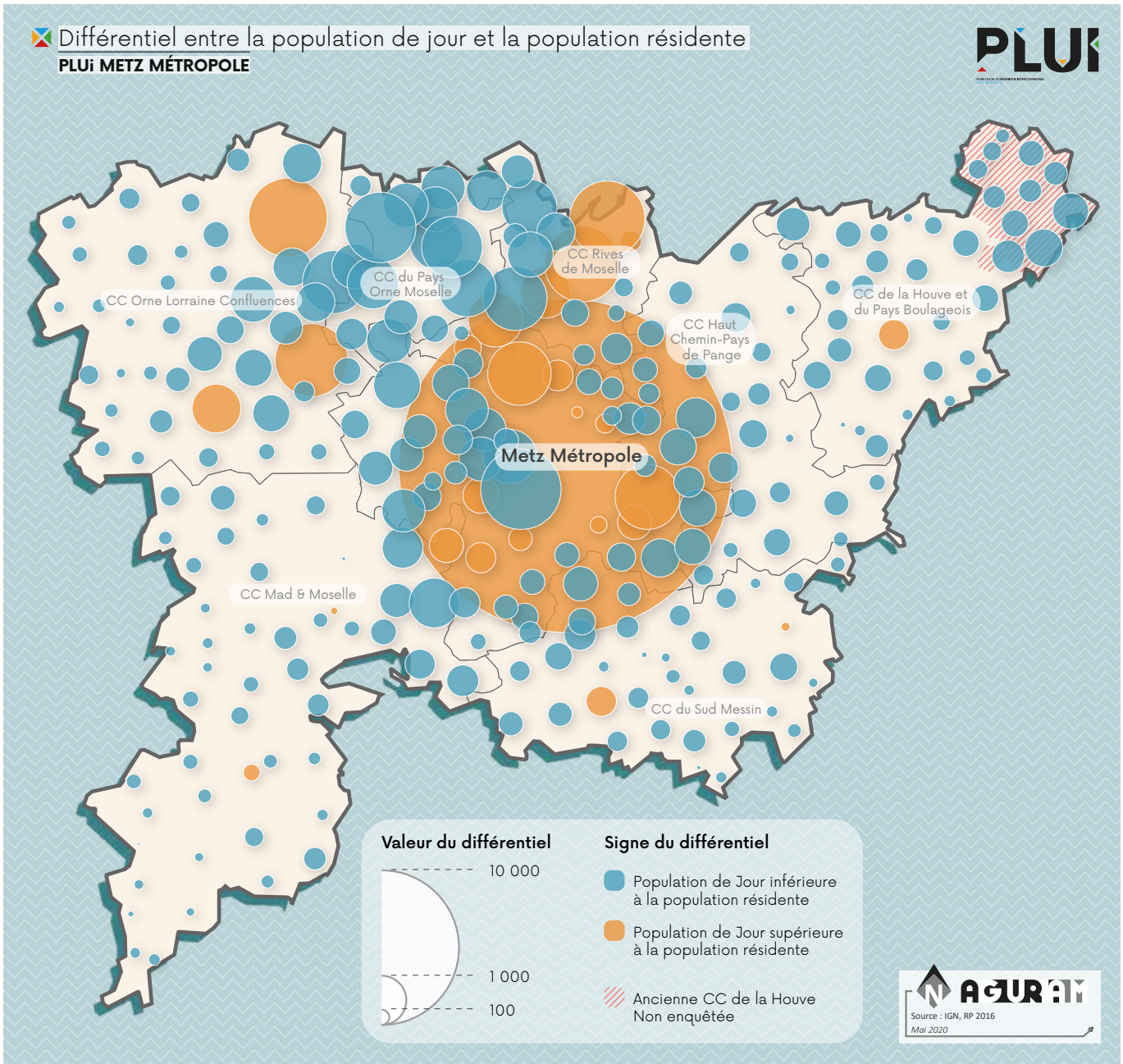
Déplacements par jour, en semaine, dans le bassin de vie
PLUi METZ MÉTROPOLE



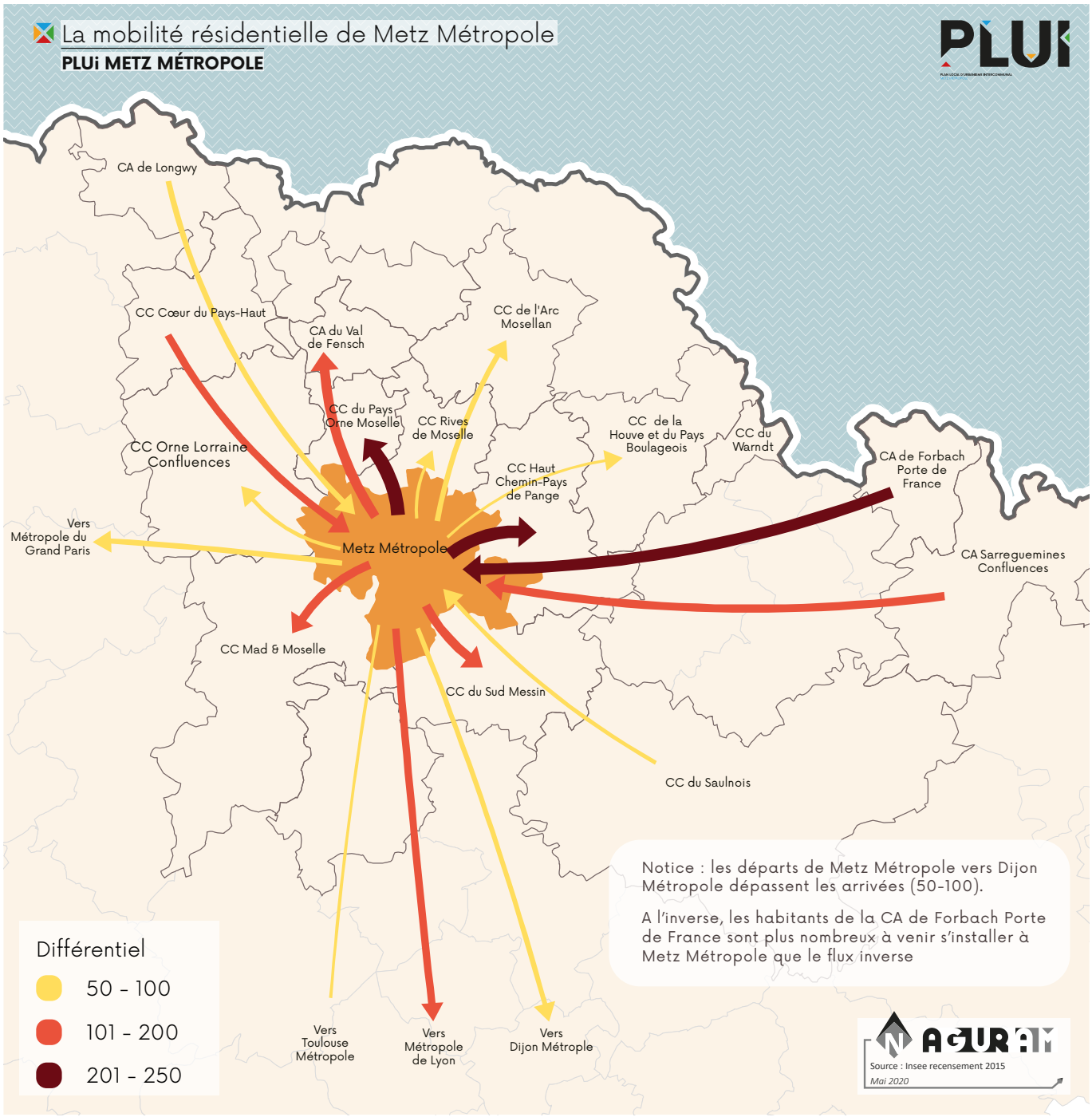
La carte du différentiel entre la population de jour et la population de nuit traduit parfaitement la polarisation de Metz Métropole. Elle permet de mettre en exergue les territoires qui perdent des habitants le jour (essentiellement du fait de migrations quotidiennes domicile-travail et domicile-études) et les territoires de destination de ces mouvements. **Les Rives de Moselle apparaissent également comme une polarité attractive** du fait notamment de la densité d'emplois de ce territoire : zones d'activités de Trémery, Ennery, Semécourt et Hauconcourt.

L'analyse de la mobilité résidentielle apporte également **un éclairage sur les dynamiques en cours dans le bassin de vie métropolitain, et ses impacts sur les échanges** entre Metz Métropole et les EPCI contigus. Calculée sur la base du solde entre les arrivées et les départs de Metz Métropole (déménagements entre 2014 et 2015 - données Insee), **elle met en évidence l'importance de la dynamique de périurbanisation autour de la métropole.** Celle-ci est marquée par de nombreux départs au profit de la CCPOM (250 départs de plus que d'arrivées), du Haut Chemin - Pays de Pange (+230 départs), du Sud messin et de Mad & Moselle (+170 départs). Cette mobilité résidentielle est génératrice **de déplacements automobiles** vers la polarité métropolitaine

L'échangeur de la croix d'Hauconcourt © Maxppp/Maury Golini



PLUi
PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
METZ MÉTROPOLE



La notion de proximité joue considérablement dans les déplacements des habitants des EPCI périphériques de la métropole. En dehors de la centralité messine (Ancienne Ville, Nouvelle Ville, secteur gare, etc.), qui constitue la polarité principale du bassin de vie (voir ci-après), **les déplacements se structurent autour des polarités secondaires de Metz Métropole,** qui forment autant de bassin de vie (donc de mobilité) pour les territoires périphériques :

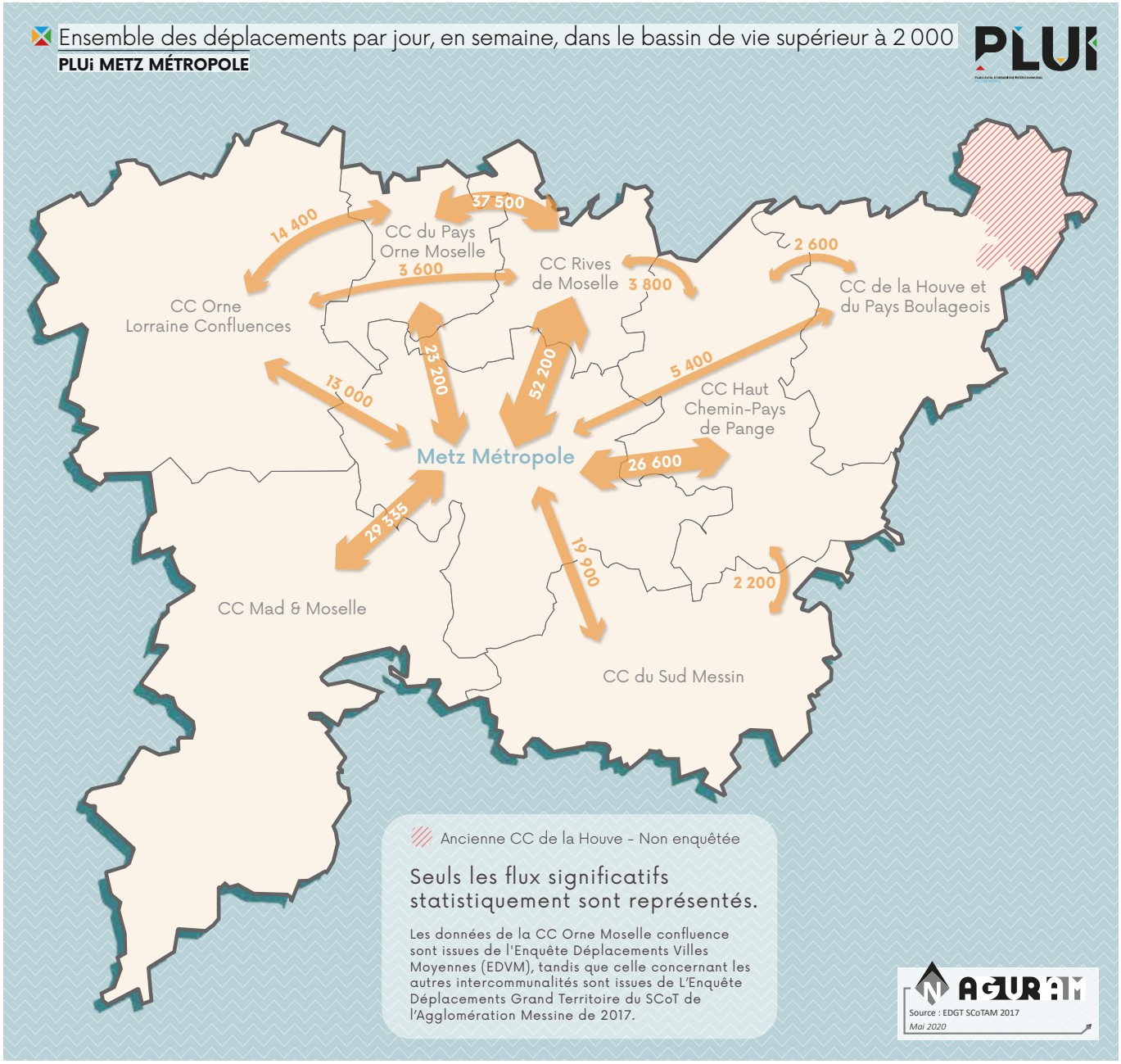
- les habitants du **secteur de Verny vont privilégier les déplacements vers Marly,** tandis que ceux de **Solgne et Rémilly vers la façade Est** (Technopole, Sébastopole, etc.) ;
- Mad et Moselle vers **les secteurs d'Ars-sur-Moselle et d'Actisud ;**
- Haut-Chemin - Pays de Pange **vers la façade est,** ainsi que les communes de l'ex-Val Saint-Pierre.

À contrario, **les habitants de Metz Métropole réalisent des déplacements quotidiens vers les EPCI contigus.** Moins nombreux (25 644 déplacements jouraliers), ils montrent la nature des relations entre la polarité et les différents territoires de son bassin de vie. Ainsi, la **grande majorité des échanges entre Metz Métropole et les EPCI contigus est asymétrique,** la métropole, en tant que polarité, concentrant l'ensemble des aménités urbaines (emplois, commerces et services, offre éducative et de formation, loisirs) nécessaires et accessibles aux populations résidentes.

Toutefois, **les relations avec la CC Rives de Moselle sont singulières, dans un rapport équilibré avec la métropole.** La présence de **nombreuses zones commerciales** (Hauconcourt, Talange), **ainsi qu'un pôle d'emploi majeur à l'échelle du bassin de vie** (zones d'activités d'Ennery, Trémery, etc.), constitue des lieux attractifs pour les résidents métropolitains (41 % pour le travail, 40 % pour les achats).

Le **déménagement de la clinique Claude Bernard** sur le ban communal de **Maizières-lès-Metz** ne fera **qu'accroître les interactions entre Metz Métropole et Rives de Moselle,** notamment dans une logique de proximité pour tout le secteur nord – nord-ouest de la métropole. Les déplacements importants vers l'ancien secteur du Val de Moselle (devenu CC Mad & Moselle) sont en grande partie induits par la localisation, sur le ban de cet EPCI, d'une partie de **la zone d'activités commerciales d'Actisud.**

Finalement, et si l'ensemble des échanges entre les EPCI contigus et Metz Métropole (allers et retours dans les deux sens) est pris en considération, **les interactions entre la polarité et son bassin de vie génèrent 161 000 déplacements quotidiens. 90 % d'entre eux sont réalisés en voiture,** soit un trafic d'échanges quotidien d'environ 145 300 véhicules entre Metz Métropole et les EPCI limitrophes.



Cette analyse met en lumière **l'intensité des relations entre la métropole et le secteur nord du bassin de vie** avec 75 400 déplacements soit **45 % des échanges.** En intégrant les échanges entre la CCPOM et les Rives de Moselle, **ces 3 EPCI interagissent à hauteur de 112 000 déplacements quotidiens, constituant un sous-bassin de mobilité à part entière.**

1.2. Des réseaux de transports de qualité mais des congestions récurrentes

La **métropole messine bénéficie d'infrastructures de transport qualitatives aux niveaux routiers, autoroutiers, ferrés et fluviaux,** comparativement à d'autres territoires comme la métropole du Grand Nancy. Mais ces infrastructures ne sont pas toujours en mesure de **répondre à tous les besoins qui découlent des échanges entre les différentes polarités au nord du Sillon lorrain.**

A. Un réseau routier majeur et structurant pour les mobilités métropolitaines

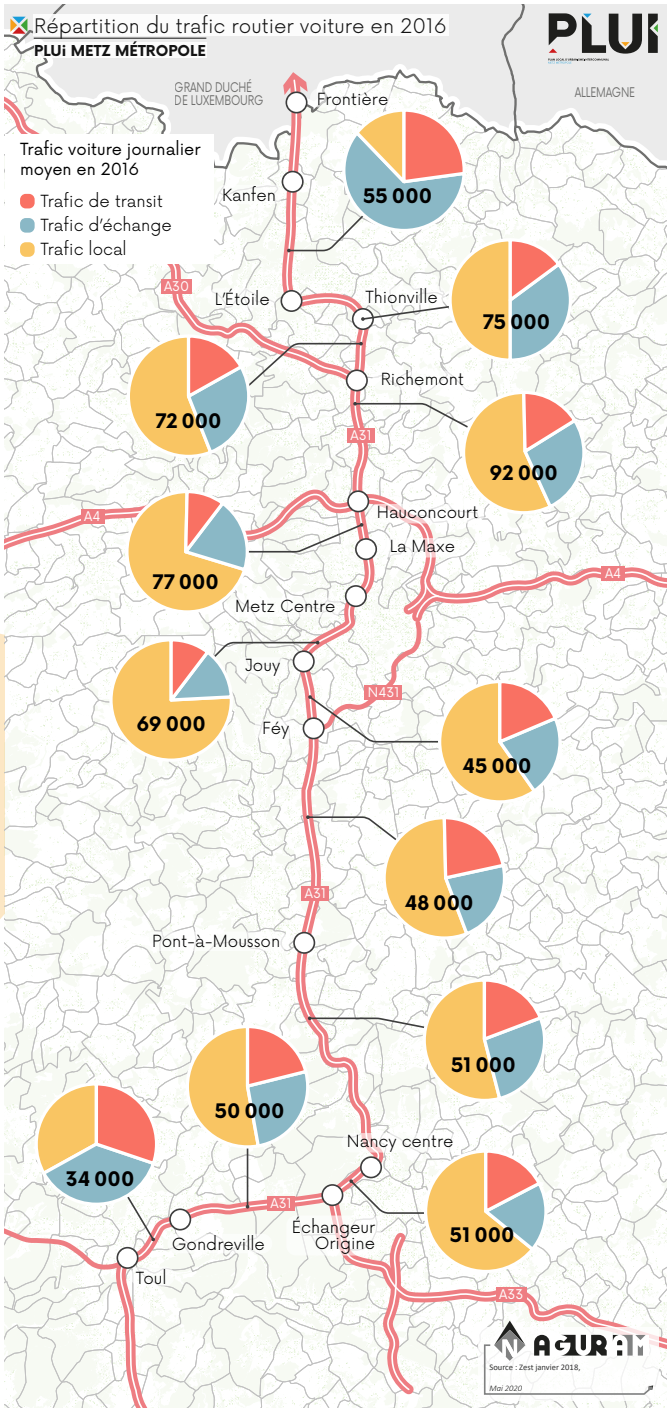
Infrastructure structurante du corridor européen Mer du nord - Méditerranée, **l'autoroute A31** est avant toute chose **« l'épine dorsale » du Sillon lorrain.** Elle est le principal lien entre les polarités du sillon, où se concentre la majeure partie de la population, et des emplois : **l'infrastructure confère également à chaque agglomération une accessibilité de premier ordre.** Pour mémoire, 50 % des déplacements quotidiens, réalisés par les habitants du bassin de vie pour se rendre à Metz Métropole, se font via le réseau autoroutier, selon l'EDGT du SCoTAM.

D'autre part, **la forte densité de diffuseurs** (avec **38 échangeurs sur 115 kilomètres** pour certaines sections de son itinéraire lorrain, particulièrement au niveau de la traversée des agglomérations) lui attribue **également un rôle de distributeur urbain des trafics,** en desservant les principaux secteurs de destination des automobilistes : cœur d'agglomération, zones d'activités périphériques, etc. Au-delà de l'organisation de la mobilité automobile à différentes échelles territoriales, le développement de cette infrastructure tient **également un rôle prépondérant dans le développement et l'organisation urbaine des territoires** traversés, en favorisant notamment l'implantation des zones d'activités économiques et commerciales à ses abords (effet vitrine) : Actisud, Linkling, Talange, Maizières-lès-Metz, Mondelange, etc.).

Ainsi, **l'A31 se caractérise en premier lieu par la superposition des trafics empruntant cet axe :**

- trafics de transit (essentiellement PL) ;
- trafics d'échanges (origine ou destination liée aux bassins d'emploi de Thionville, Metz, Nancy, Luxembourg) ;
- trafics locaux (échanges entre ces bassins d'emploi ou internes à ceux-ci).

La répartition entre ces trafics diffère selon les sections autoroutières. Le trafic local de voitures particulières se fait majoritaire entre Gondreville au sud et Thionville au nord, représentant même **75 % des trafics au niveau de Metz-centre et 70 % à La Maxe.** L'A31 joue ainsi un rôle primordial dans l'organisation des mobilités interurbaines et intra-urbaines au niveau du sillon. Le trafic d'échanges est majoritaire à partir de Thionville (60 %) **du fait des échanges avec le Luxembourg.**



En outre, cet axe connaît **des pics saisonniers très importants** liés aux départs en vacances et aux week-ends prolongés (transit importants depuis la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, etc.)

La circulation des poids-lourds est omniprésente sur l'A31 avec **une part se situant entre 11 % et 25 %** de la circulation générale (source Dreal), faisant de l'A31 une des autoroutes les plus fréquentées de France pour ce type de trafic. Le rôle attribué à l'A31, en tant que maillon du corridor Mer du nord - Méditerranée, **induit de fait une proportion de trafic en transit très élevée** : entre 50 % et 75 % entre Thionville et le Luxembourg.

La **RN431 constitue une infrastructure de rocade à l'est de la métropole messine,** en complément d'une section de l'A4 entre les échangeurs d'Hauconcourt et de Lauvallières. Elle supporte très peu de transit (20 % selon la Dreal – essentiellement des échanges A4 est / A31 sud). De fait, le trafic poids lourds est relativement faible (moyenne de 10 %). Les trafics d'échanges prédominent, et notamment **les flux d'accès aux polarités implantées sur la façade est du territoire messin.**

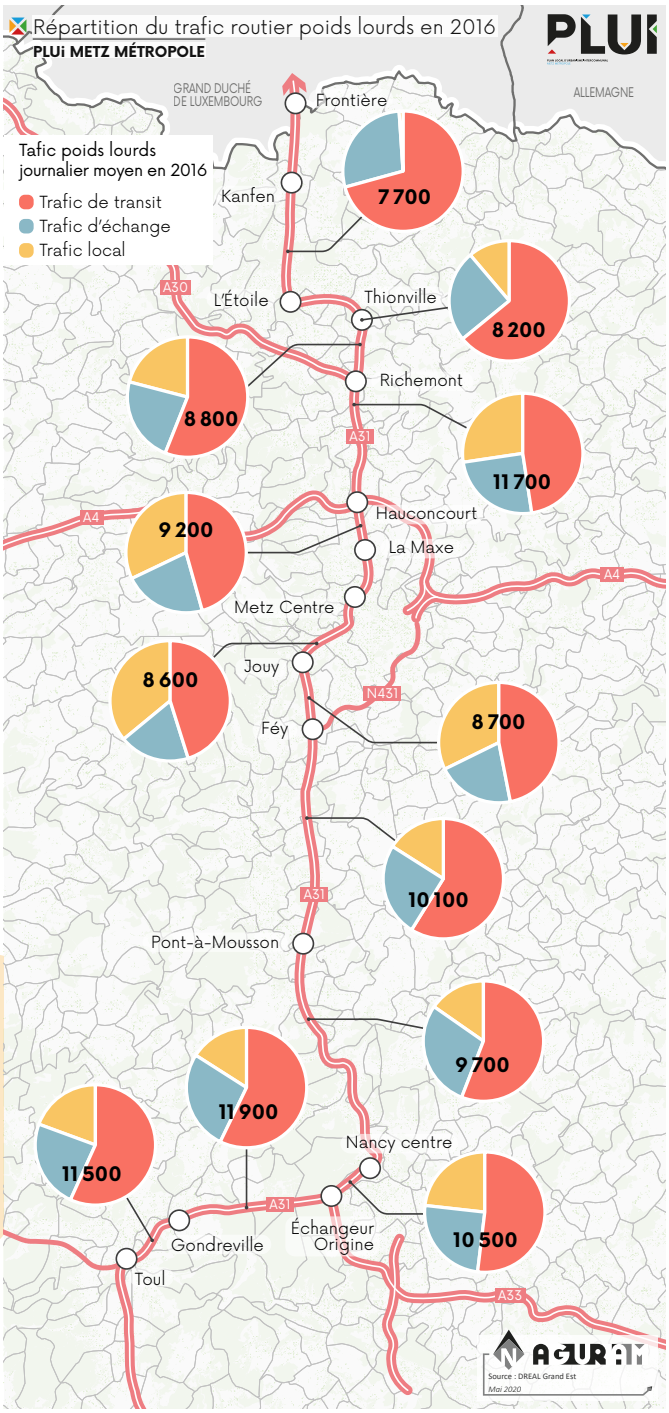
L'autoroute A4, qui contourne la métropole messine par le nord, fait partie intégrante **du corridor Atlantique.** Cette infrastructure supporte essentiellement des trafics de transit entre Paris, Reims, Strasbourg et la frontière allemande, ainsi que des trafics d'échange avec le Luxembourg via l'échangeur d'Hauconcourt (A31/A4).

À l'instar de l'A31, l'A4 supporte des parts de trafic PL relativement élevées : 16 % en amont de l'échangeur de Lauvallières, 17 % sur la section entre Lauvallières et la Croix d'Hauconcourt, 11,5 % entre la croix d'Hauconcourt et Sainte-Marie-aux-Chênes.

À l'échelle locale, **l'A4 garantit une très bonne accessibilité à la métropole messine depuis l'est et l'ouest de la Lorraine** (Boulay, Sainte-Marie-aux-Chênes, Conflans-en-Jarnisy, etc.).

La multiplicité des fonctions **supportées par l'A31** (transit, échanges, locales), et particulièrement son rôle structurant au niveau de l'organisation des mobilités au sein du sillon et des bassins de vie de chaque polarité, entraîne des charges de trafic extrêmement importantes. **Notamment au droit des principales agglomérations du sillon** :

- 83 800 véhicules en trafic moyen journalier annuel (TMJA) au niveau de Guénange en 2018 (DIR Est) ;
- 107 900 véhicules TMJA à Maizières-lès-Metz ;
- 87 000 véhicules TMJA à La Maxe ;
- 80 000 véhicules TMJA à Metz ;
- 62 000 véhicules TMJA à Nancy (proximité Polyclinique de Gentilly).



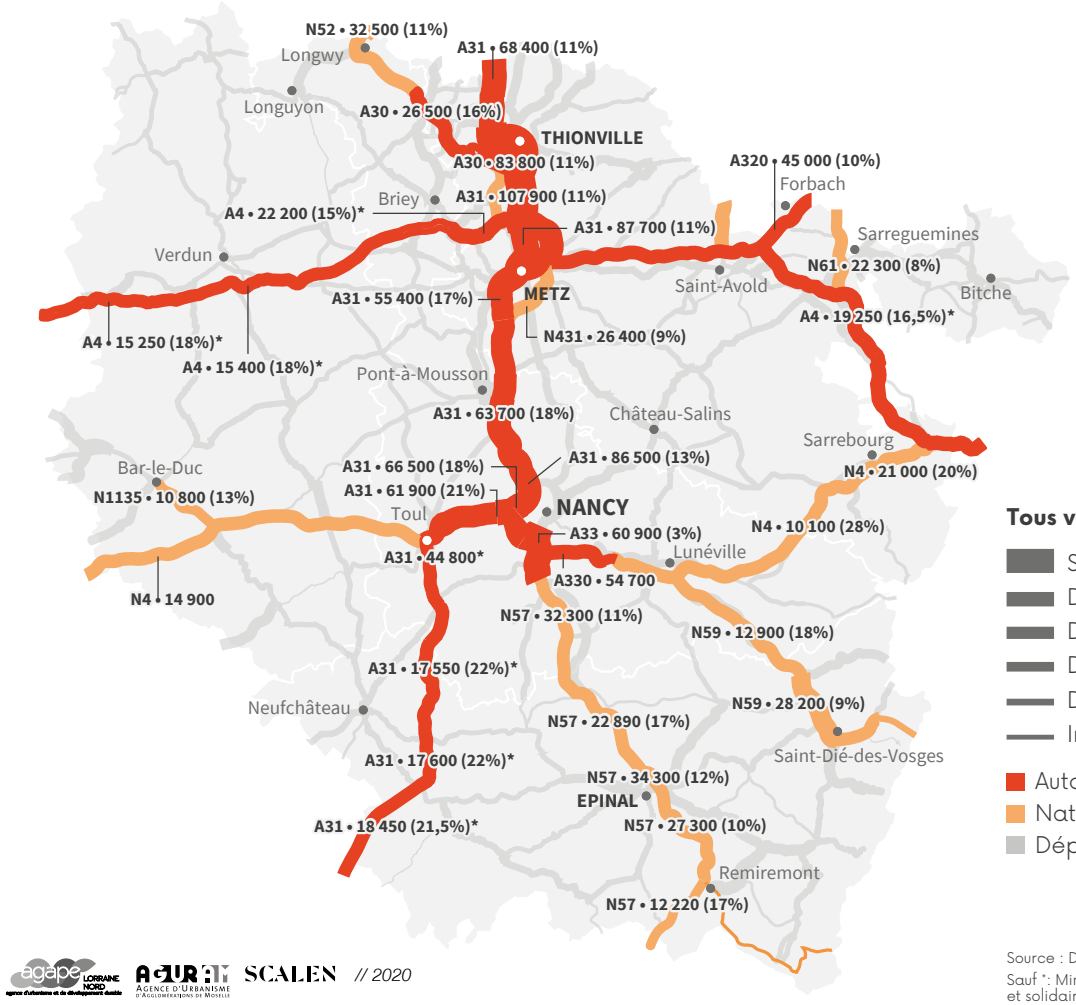
Le trafic est en constante augmentation : +28 % de circulation entre 1997 et 2013 selon la Dreal Grand Est.

Les **dernières évolutions observées (2018) ne font que confirmer la progression du trafic** :

- +10 % à Kanfen (6 255 véhicules) ;
- +15 % à Guénange (10 900 véhicules) ;
- +12 % à Maizières-lès-Metz (11 800 véhicules).

Le trafic routier moyen journalier annuel dans les 2 sens en lorraine

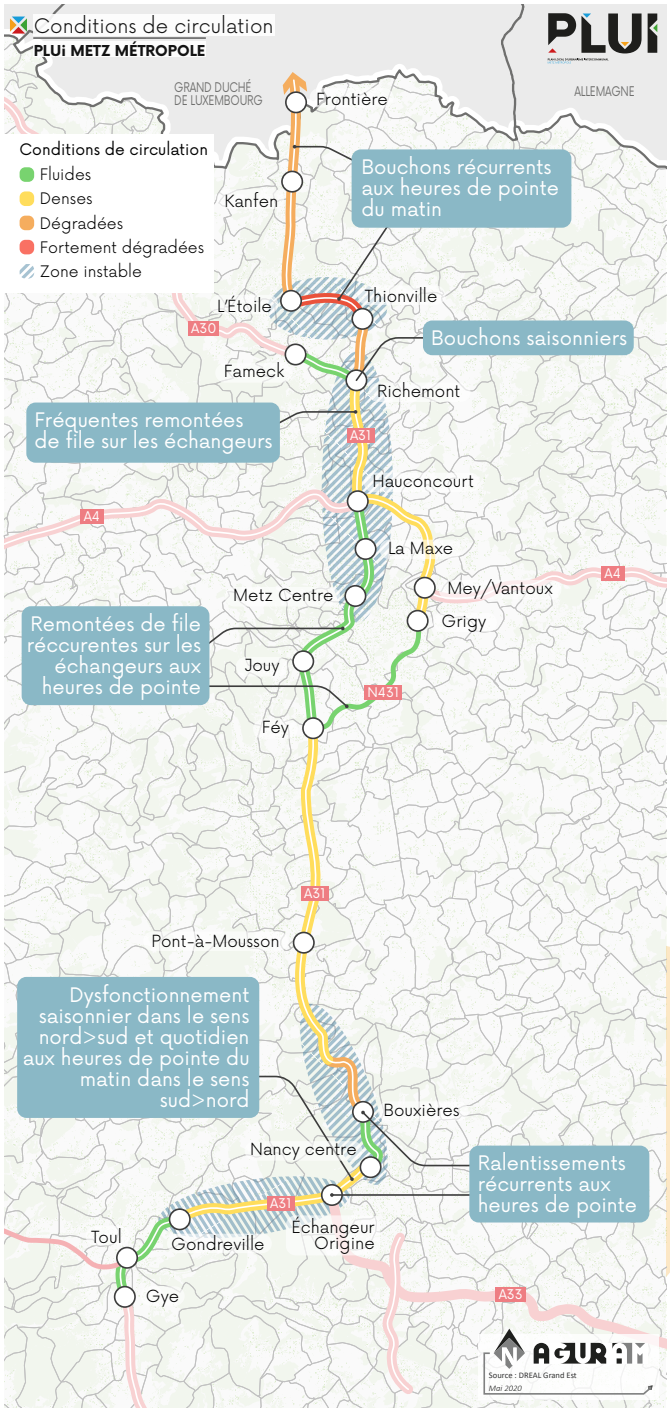
PLUi METZ MÉTROPOLE

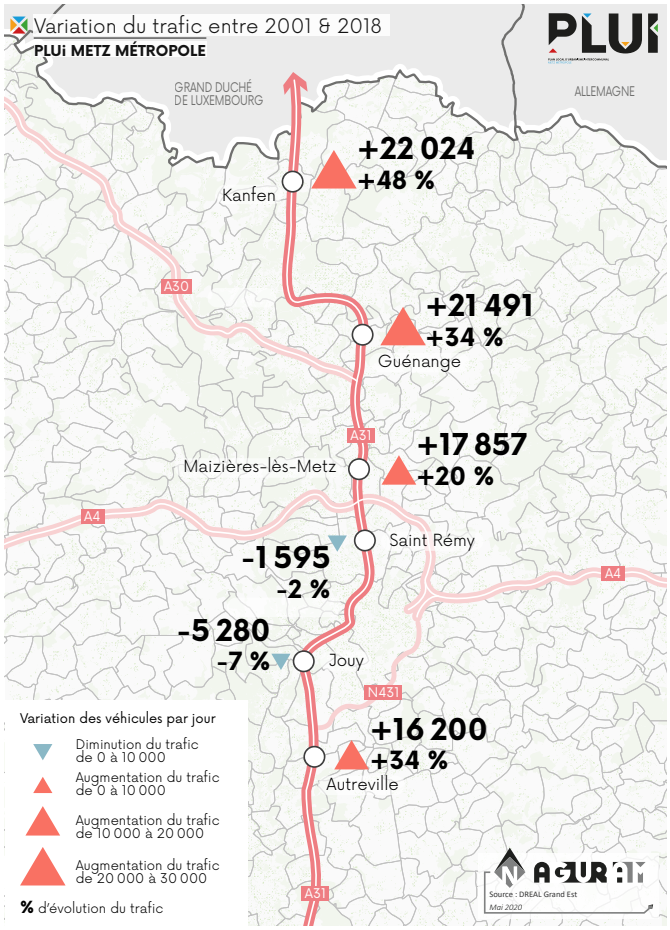


agape LORRAINE NORD Agence d'urbanisme et de développement durable — AGURAM Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Moselle — SCALEN // 2020

Source : DIR Est et Département 54, 2018
Sauf *: Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2015

L'A31 très fréquentée à Metz et deserte pendant le confinement en direction du nord © Le Républicain lorrain





La structure actuelle de la circulation (part importante de poids lourds, très forte concentration du trafic pendulaire en heure de pointe autour des polarités du sillon, etc.), **et les volumes de trafic observés, dégradent les conditions de fonctionnement de l'infrastructure.** Les épisodes de congestion, voire de saturation, sont fréquents, engendrant des difficultés de déplacements pour les usagers (doublement de la durée du trajet aux heures de pointe pour accéder au Luxembourg selon la Dreal).

Au-delà de la problématique particulière du Luxembourg (déséquilibre des flux), **les difficultés se concentrent au niveau des diffuseurs desservant les trois polarités principales du sillon : Nancy, Metz, Thionville.** En heure de pointe, les remontées de files pour accéder aux zones de concentration d'emplois sont courantes.

La structure et le volume de trafic sont également à l'origine de nombreux incidents ou accidents, qui dégradent de facto les conditions de circulation (un à deux événements majeurs par semaine). **L'A31 présente ainsi une densité d'accidents supérieure à la moyenne nationale,** en lien notamment avec la part très importante de poids lourds dans la circulation générale (voir carte page suivante).

La RN431 enregistre des trafics moindres, compte tenu de sa fonction, et très variables selon les sections.

- 20 000 à 30 000 véhicules/jour entre Fey et la RD913 (Pouilly/Marly) ;
- 35 000 à 45 000 véhicules/jour entre la RD913 et l'A315/A314 (échangeur de Lauvallières).

Les évolutions de trafics dans la métropole affichent des croissances fortes quelque soit les sections :

- Borny : +19 % entre 2011 et 2018 (+6 900 véhicules) ;
- Grigy : +13 % (+2700) ;
- Marly : +23 % (+5 000).

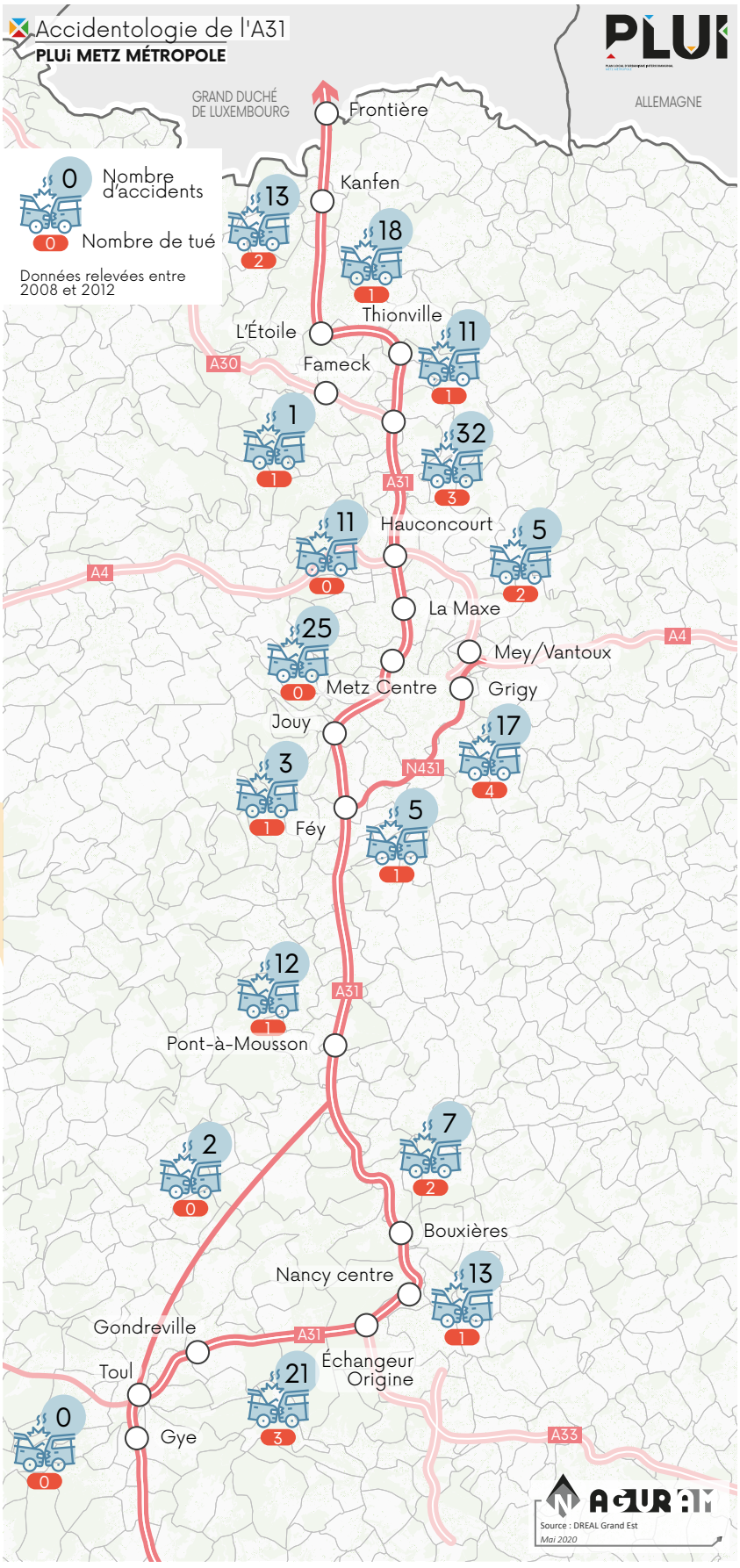
Les dysfonctionnements, essentiellement des remontées de files, **se concentrent au niveau des diffuseurs desservant la façade est du territoire métropolitain,** où se localisent de nombreux générateurs de trafics (emplois, équipements hospitaliers, etc.), ainsi qu'au niveau de **l'échangeur A31/RN431 de Fey.**

Concernant l'accidentologie, les analyses réalisées par la Dreal dans le cadre du dossier A31bis ciblent **la RN431 comme problématique** (au regard du volume de trafic observé) et enregistrant la proportion d'accidents mortels la plus importante du secteur. Certaines courbes très marquées, ainsi que les remontées de files au niveau de l'échangeur de Fey, peuvent expliquer cette forte densité d'accidents.

L'A4 présente deux configurations différentes sur le territoire. Ainsi, les sections est et ouest en amont et en aval du bassin de vie messin sont peu chargées (36 100 véhicules entre Metz et Saint-Avold en 2017, 23 600 au delà de Sainte-Marie-aux-Chênes), et ne connaissent pas de problèmes capacitaires. L'A4 concédée comportant des péages, l'usage de ces sections est de fait moindre, dans le cadre de déplacements internes au bassin de vie.

En revanche, **les sections comprises de part et d'autre de l'échangeur d'Hauconcourt sont beaucoup plus utilisées.** Sur la partie est, elle constitue le prolongement de la rocade messine (RN431) et connaît des charges de trafic beaucoup plus élevées (58 000 véhicules/jour en 2017 sur la section Argancy/A31, en progression de 11 % depuis 2010). En plus des trafics en transit, cette section supporte les trafics d'échange entre la façade est messine et le nord du bassin de vie.

Le **principal dysfonctionnement de cette section réside au niveau de l'échangeur A4/A31 de la croix d'Hauconcourt, avec des congestions récurrentes** (problématique d'insertion sur l'A31) générant des remontées de files sur l'A4. Si son apport est incontestable dans l'amélioration de la mobilité générale des personnes et des marchandises, **le réseau autoroutier a des impacts indéniables sur le cadre de vie des espaces urbains traversés.** La forte densité d'infrastructures autoroutières (A31, A4) ou assimilées (RN431), sur le territoire métropolitain, **génère trois types de nuisances : sonore, atmosphérique et paysagère.**



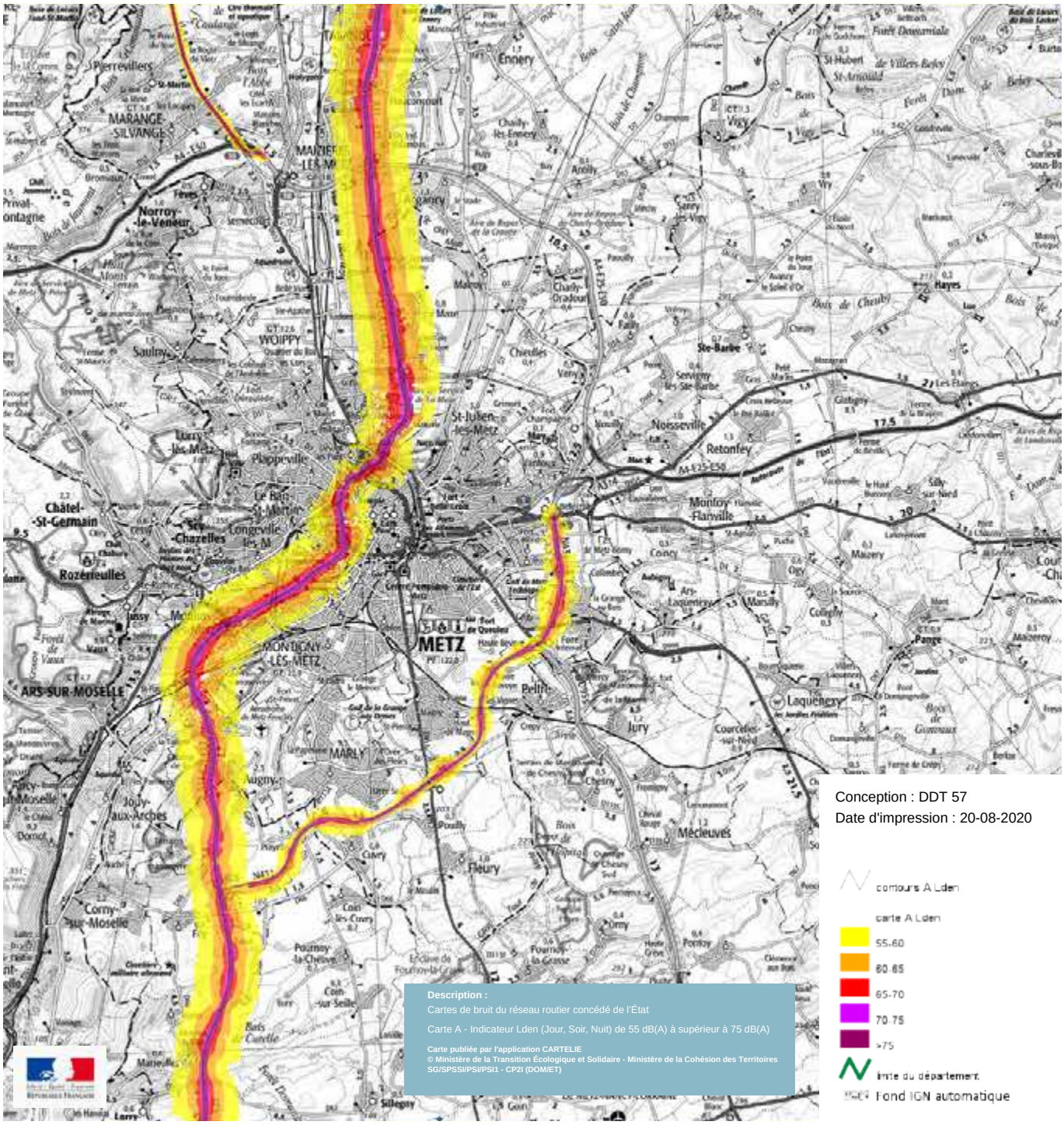
- **Pollution sonore**

Compte tenu des volumes de trafics observés, **l'A31 et la RN431 constituent une des principales sources de nuisances sonores liées aux infrastructures de transports** terrestres du territoire (avec le ferroviaire et les voies communales). Au-delà de la gène globale, ces nuisances peuvent constituer un risque pour la santé des personnes concernées.

L'arrêté du 4 avril 2006, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement, fixe à 68 dB(A) en Lden (indicateur du niveau de bruit global pendant une journée - jour, soir et nuit - utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit) la valeur limite en matière de bruit, généré par le trafic routier, à patir duquel les gestionnaires de voirie peuvent engager des travaux d'assainissement accoustiques.

En cours de révision, le Plan de prévention du bruit dans l'environnement de Metz Métropole (2013) **avance le nombre de 1 900 personnes potentiellement soumises à des dépassements de seuil liés à l'A31, et 2 000 personnes en lien avec la RN431.**

Carte de bruit du réseau routier non concédé de l'État
PLUi METZ MÉTROPOLE



Selon le résumé non technique des cartes du bruit 2017 pour les axes routiers du groupe Sanef en Moselle (Sixense environnement), aucun habitant de Metz Métropole n'est concerné par des dépassements des valeurs limites règlementaires (68 dB(A) en Lden). Cette information est donc contradictoire de celle qui figure dans le Plan de prévention du bruit dans l'environnement de Metz Métropole, approuvé en 2013.

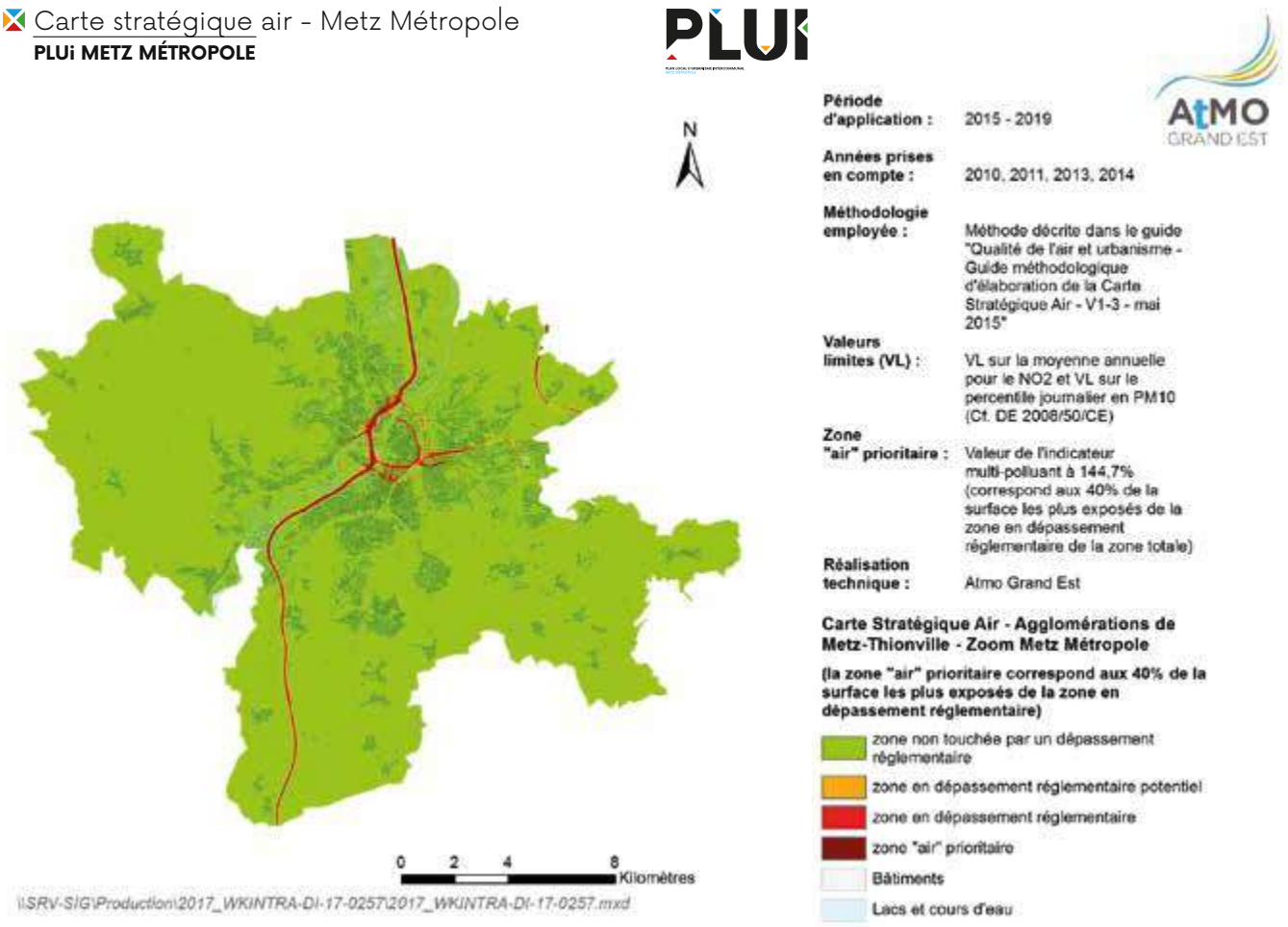
- **Pollution atmosphérique**

Atmo Grand Est a établi **une Carte stratégique air (CSA), qui permet d'estimer l'exposition de la population à la pollution atmosphérique.** Les principaux polluants liés aux transports routiers pris en compte sont :

› les oxydes d'azote (Nox) > troubles respiratoires ;

› l'ozone (O3) > troubles respiratoires ;

› les particules en suspension (PS) > suspectées d'effets cancérigènes (prise en compte des PM10 qui désigne les particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres).



Ainsi, il ressort que :

› 5,4 % de la population (12 099 habitants) est située en zone de dépassement règlementaire potentiel ;

› 2,3 % de la population (5 148 habitants) est en zone de dépassement réglementaire ;

› 0,1 % de la population (247 habitants) est en zone « air » prioritaire.

La Carte stratégique air fait ressortir les axes autoroutiers comme les principales zones de dépassement règlementaires des polluants ciblés.

- **Impacts paysagers**

Le faisceau d'infrastructures de transports, formé par la Moselle canalisée, les voies ferrées et l'A31, **crée une coupure spatiale franche en plein cœur du territoire métropolitain.**

Au-delà de contraindre fortement les liens entre les territoires ouest (quartiers messins, côtes de Moselle) et le centre de la métropole (voir ci-après), **ce corridor fonctionnel et technique à l'emprise considérable a un impact visuel très important.** Couplée à la pollution sonore, l'A31 altère l'ambiance des zones traversées telles que le secteur du plan d'eau de Metz. À l'est de la métropole, la **RN431 constitue également une coupure forte, isolant des quartiers tels que la Grange-aux-Bois.**

▪ **Les mesures visant à encourager la pratique du covoiturage sur le réseau structurant (autoroutes et voies rapides) embryonnaires à l'échelle du bassin de vie métropolitain**

En l'absence d'offre de transports collectifs propre à chaque EPCI, mais surtout de coopération entre ces EPCI afin de couvrir les besoins de déplacements interterritoriaux, **le développement du covoiturage de courte distance peut constituer une des solutions alternatives** à l'usage de la voiture individuelle. En effet, la position hégémonique de la voiture en milieu périurbain, et plus globalement dans les déplacements, impose d'optimiser son usage.

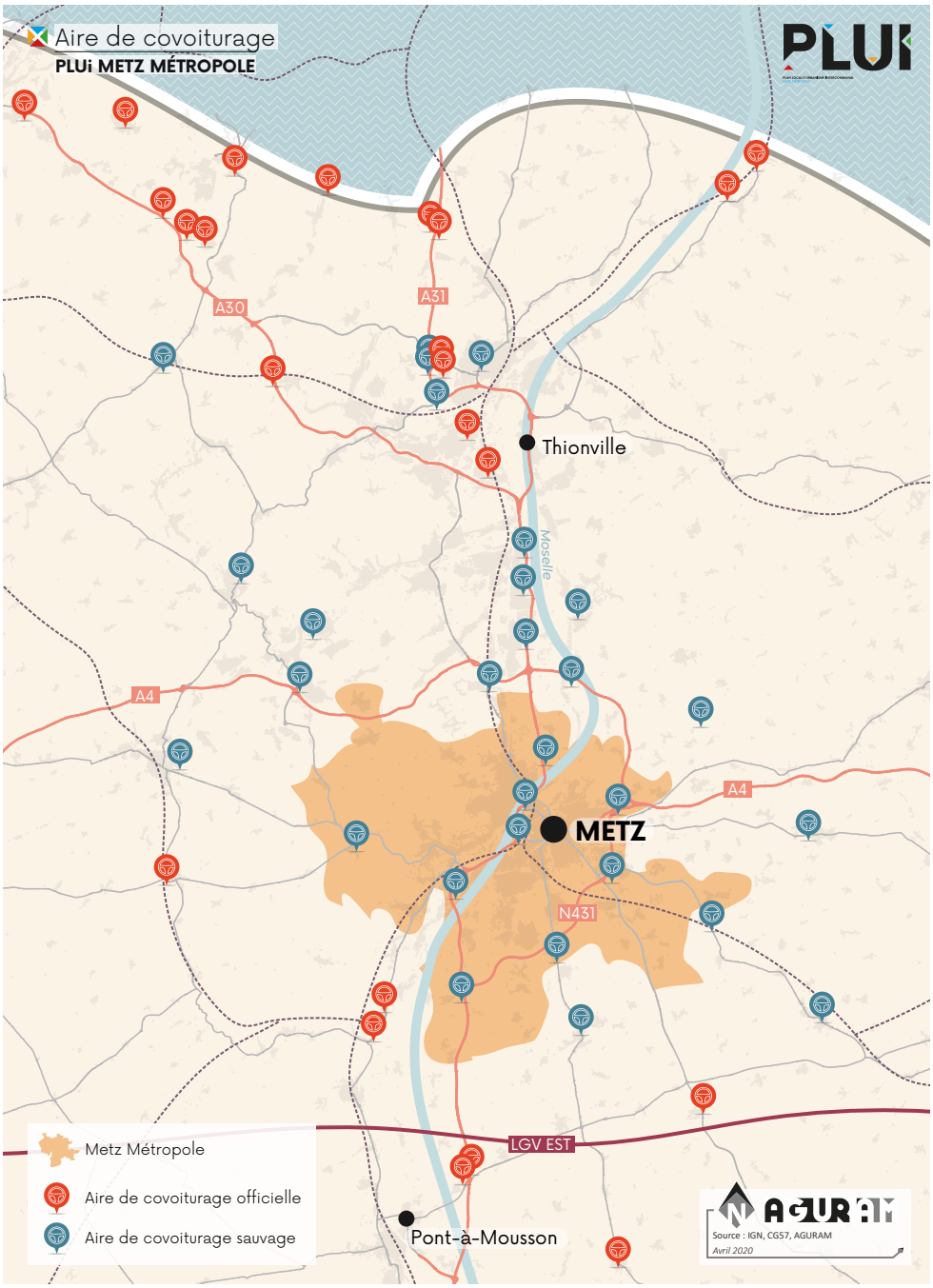
Le déploiement **d'aires de covoiturage officielles s'est longtemps cantonné à la problématique des déplacements transfrontaliers,** avec un foisonnement des aires dans le nord lorrain, aux abords des axes structurants de transport.

Or les besoins, cartographiés sur la base des données « d'usagers » (Open street map), **montrent des pratiques sur le territoire de Metz Métropole et à ses abords, non organisées, et de fait non optimisées.** Elles répondent **à des besoins de rabattement dans la métropole,** d'échanges entre les polarités du Sillon lorrain (Nancy, Thionville) et d'accès au Luxembourg.

L'extension du bassin d'emploi luxembourgeois vers le sud mosellan (Rives de Moselle, Metz Métropole, etc.) rend d'autant plus impérieuse la saisie de cette problématique par les collectivités territoriales.

Seules les CC Mad et Moselle et du Sud messin se sont lancées dans une politique volontariste avec la création d'aires de covoiturage à Novéant-sur-Moselle, Mars-la-Tour, Solgne, etc.

Pourtant, la **densité d'infrastructures et de points d'échanges sur le territoire métropolitain sont propices au maillage en aire de covoiturage,** permettant ainsi d'encadrer et de favoriser la pratique.



Le PDU de Metz Métropole intègre un schéma directeur de covoiturage prévoyant :

› l'aménagement de 10 aires de covoiturage (création ou mutualisation de parkings existants) ;

› la réservation de places dans les parkings publics en ouvrage ;

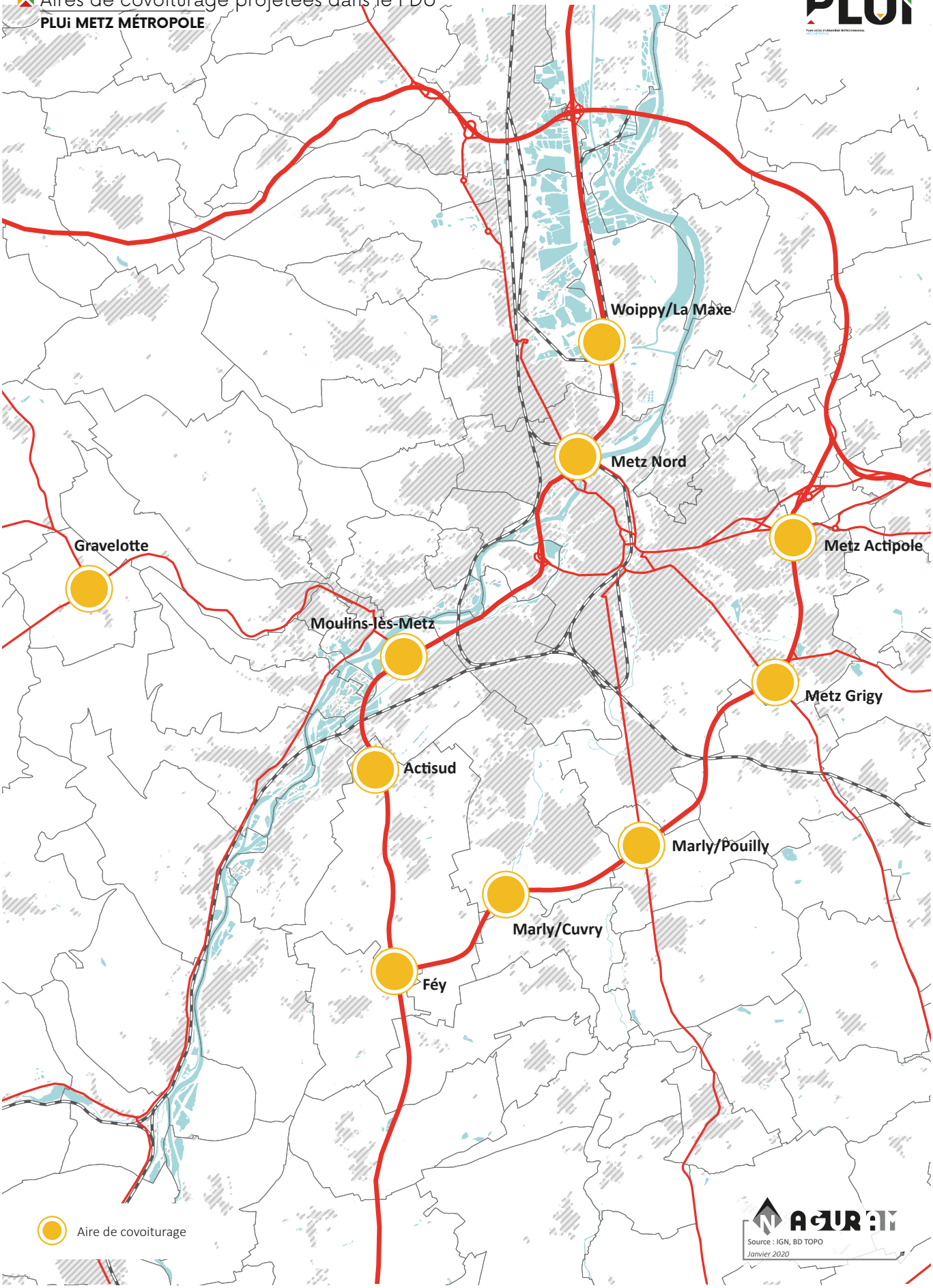
› la mise en place de partenariat avec les EPCI contigus ;

› des actions d'animation et de communication.

Dans ce cadre, **Metz Métropole a d'ores et déjà lancé une expérimentation, en partenariat avec Klaxit, afin de mettre en œuvre une solution d'autopartage** au sein d'entreprises du territoire.

Aires de covoiturage projetées dans le PDU

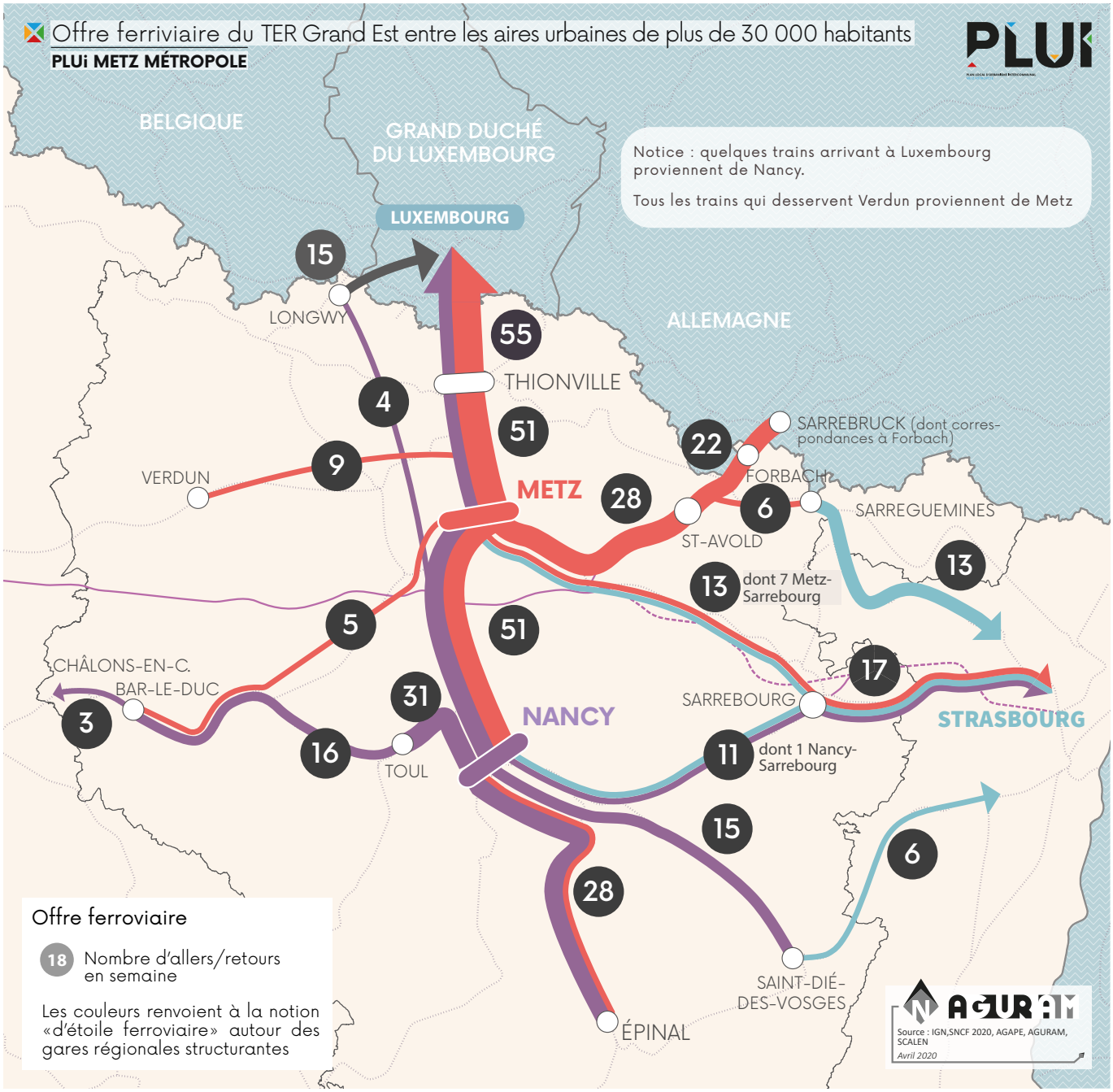
PLUi METZ MÉTROPOLE



B. Des transports collectifs stratégiques pour le grand territoire transfrontalier

Le réseau ferroviaire lorrain s'organise autour d'un axe nord-sud Luxembourg-Thionville-Metz-Nancy, complété par les étoiles ferroviaires de Thionville, Metz et Nancy, qui permettent des liaisons transversales au sillon (Strasbourg, Châlons-en-Champagne, Forbach, etc.). **Il supporte des trafics voyageurs TER** (à vocations régionale et locale) et TGV (liaisons radiales depuis/vers Paris, liaisons internationales et liaisons inter secteurs entre régions), mais également de fret, essentiellement en transit, du fait de l'inscription du sillon au corridor **Mer du nord-Méditerranée.**

Cette mixité des trafics (agrégée au volume de circulation) **induit une utilisation très importante de l'infrastructure.** En 2017, **233 trains circulaient à Maizières-lès-Metz chaque jour** (dans les deux sens, sur un jour représentatif du mois de janvier), **sur un total de 304 sillons disponibles :** 105 trains de fret, 112 TER et 16 TGV.



La mise en œuvre **du cadencement lorrain en 2016 a permis de développer une offre très performante,** qui répond aux besoins d'échanges entre les polarités du sillon, d'accès à ces polarités à l'échelle de leurs bassins de vie respectifs, **ainsi qu'à la demande transfrontalière.**

Ce ne sont pas moins de 51 allers-retours quotidiens qui sont proposés entre Nancy et Metz **et entre Metz, Thionville et Luxembourg (4 TER supplémentaires étant créés à Thionville en direction du Luxembourg).**

Cette offre s'articule autour de deux services complémentaires :

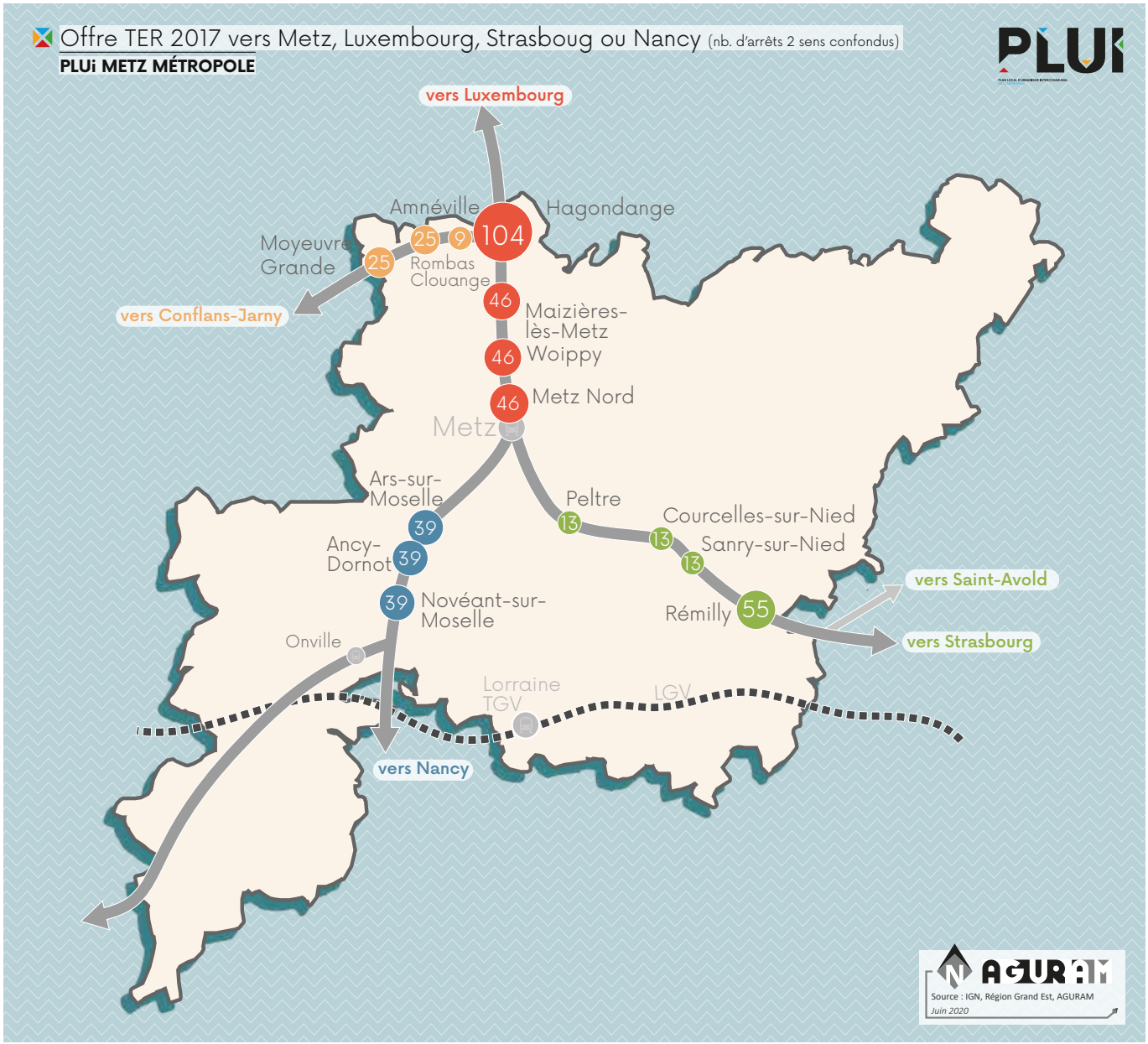
- une offre express, qui assure la desserte des gares principales du sillon (Thionville, Hagondange, Pont-à-Mousson, etc.),
- une offre omnibus, qui dessert l'ensemble des gares situées sur l'itinéraire.

Cette nouvelle organisation de l'offre a ainsi permis d**e proposer des TER express, à la demi-heure sur les périodes de pointe quotidiennes** (5h à 9h30, 12h30 à 14h30, 15h30 à 19h30) **entre Metz et Luxembourg.** Des trains omnibus sont également proposés à la demi-heure, sur des périodes de pointe moins étendues (5h-9h et 16h-20h). En dehors de ces périodes de pointe, la région propose des services à l'heure.

La ligne Metz-Luxembourg enregistre une fréquentation d'environ 9 000 personnes par jour en 2019. 40 % prennent le train à Thionville. Les chiffres de fréquentation annuelle sont très élevés, avec **4 243 000 voyages sur le tronçon Metz–Thionville et 4 821 500 voyages sur le tronçon Thionville-Bettembourg.**

Toutefois, et malgré un service cadencé, le caractère pendulaire **(80 % des usagers de cette ligne disposent d'un abonnement travail)** des déplacements vers le Luxembourg **génère des saturations des services TER,** les capacités d'emport des rames n'étant pas suffisantes pour répondre à la forte demande (usage massif du TER en heure de pointe du matin et du soir). De fait, **la dynamique de croissance que connaît le TER** (+3 % entre 2016 et 2017)**, a tendance s'essouffler en raison de la saturation en heure de pointe** (toute nouvelle offre mise en place par la région en période de pointe est systématiquement saturée).

L'instauration de la gratuité des transports publics au Grand-Duché depuis mars 2020 (répercussions sur la tarification des usagers des TER et cars frontaliers) pourrait accroître l'attractivité du ferroviaire dans ce contexte de fortes tensions.

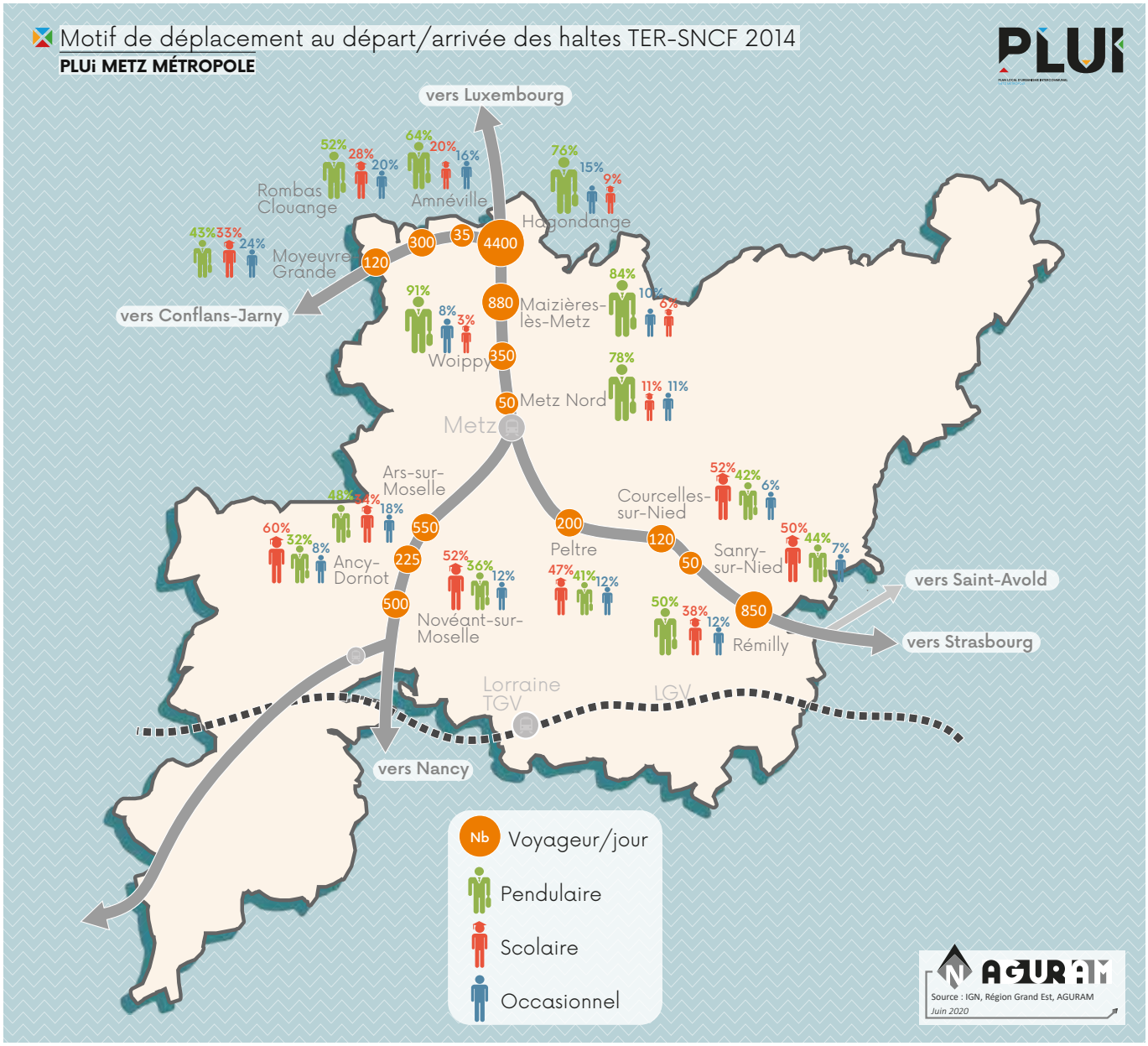


Le fort attrait du TER pour les déplacements transfrontaliers soulève, de facto, la question de l'accès aux points d'entrée du réseau ferré. **La problématique du stationnement est saillante pour les nombreuses gares de l'itinéraire Metz-Thionville.** En l'absence d'alternative, et notamment d'offre de transports collectifs urbains en rabattement sur les gares (hormis à Thionville et Metz), la voiture reste reine.

Les collectivités concernées sont obligées de développer les capacités de stationnement aux abords des gares, tout en cherchant à canaliser la demande (notamment à travers la durée autorisée) et ce afin de gérer cette pression débordante et impactante pour la vie locale.

Ceci est d'autant plus vrai que **les aires d'attraction des gares (en voiture) peuvent être très étendues** (23 communes en 2014 pour Hagondange, 21 pour Rémilly selon l'étude AGURAM réalisée pour le compte du SCoTAM en 2017). Pour la métropole, **les gares d'Ars-sur-Moselle, Peltre, Metz-ville, Metz-Nord et Woippy** sont incluses dans l'étude. Cette problématique, **particulièrement forte entre Metz et Thionville** (Hagondange, Woippy, etc.) s'observe également de manière plus occasionnelle dans d'autres gares (Rémilly, etc.).

L'accessibilité ferroviaire à Metz est également relativement bonne sur les secteurs est de la Grande Région avec les lignes Metz-Forbach-Sarrebruck et Metz-Strasbourg.



Le trafic enregistré au niveau des liaisons vers l'est de la Moselle est moindre, mais reste dans une dynamique positive : Metz-Forbach : 946 813 voyages en 2017 (en croissance de 7 % par rapport à 2016) et Metz-Sarreguemines : 206 190 voyages (+13 %).

Même s'il est attractif avec des temps d'accès très concurrentiels à la voiture, **l'usage du TER en rabattement sur Metz Métropole est :**

- Pour une grande part utilisé par les captifs (scolaires) notamment pour les gares du sud de la métropole.
- Intéressant pour les non captifs, uniquement si la destination se situe autour de la gare (hyper centre, quartier de l'Amphithéâtre, etc.), avec de fortes contraintes de stationnement. Dans le cas contraire, le caractère intermodal du déplacement (rabattement-diffusion nécessaire par le réseau Le Met') le rend moins avantageux qu'en voiture (déplacements plus contraignants, temps de déplacements plus longs, etc.).
- Pertinent pour les résidents des communes disposant d'une gare. L'attractivité du ferroviaire diminue à mesure que la distance à la gare augmente (en dehors des contraintes fortes de déplacements transfrontaliers qui induisent des aires d'attraction très importantes autour des gares du sillon nord).

En outre, **l'organisation déficiente du rabattement sur les gares, et particulièrement en transports collectifs** (en dehors des gares centrales du périmètre du Smitu et de Metz Métropole), **pénalise l'usage du ferroviaire** (la voiture constitue le seul moyen d'accès à la gare) **et réduit de fait son aire d'influence.**

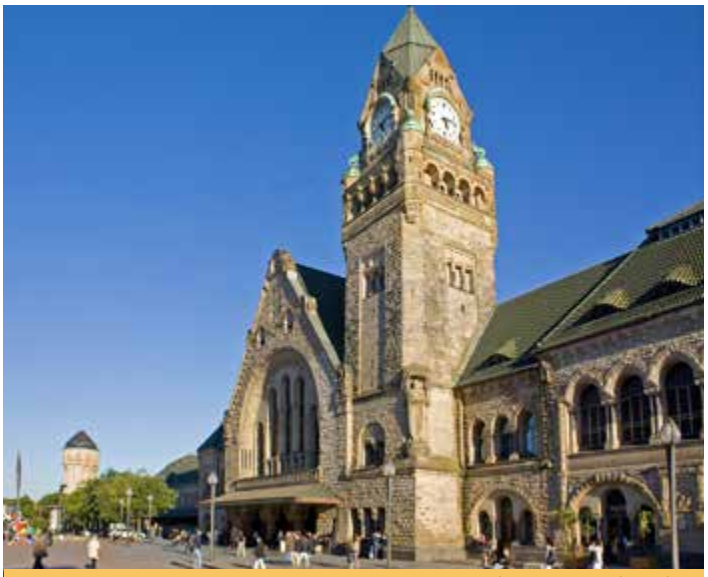
Avec l'arrivée du TGV Est européen en 2007, et son prolongement à Strasbourg fin 2016, la Lorraine, et particulièrement le bassin de vie messin, **profite d'une amélioration considérable de ses connexions avec les grandes métropoles françaises et européennes.** L'offre TGV permet ainsi, en gare de Metz-ville, de rejoindre :

- sur un axe est/ouest : Paris est via une offre de TGV directe (5 par jour, 1h24) et Strasbourg ;
- sur un axe nord/sud : Lyon via Strasbourg et la LGV Rhin Rhône (Strasbourg-Mulhouse-Dijon).

Les destinations proposées depuis la gare Lorraine TGV (reliée par un service de navette de la région à la gare de Metz-ville en 30 minutes) permettent de rejoindre Bordeaux, Nantes, Rennes, Lille, Bruxelles, Lyon, etc., via les gares d'interconnexion de Roissy – aéroport Charles-de-Gaulle et Massy-TGV.

▪ L'offre routière régionale répond partiellement aux besoins de mobilité du bassin de vie

Comme vu précédemment, **l'usage du ferroviaire en rabattement à Metz Métropole concerne avant tout les résidents des communes disposant d'une gare,** ceux des communes contiguës à cette dernière (aire d'attractivité selon importance de l'offre en gare), **les captifs** (scolaires), ainsi que **les pendulaires** ayant pour destination un secteur proche de la gare de Metz-ville.



La gare de Metz © Wikipédia

La gare de Metz © Le Républicain lorrain

La loi NOTRe du 7 août 2015 a transféré aux régions la compétence en matière de transport interurbain et scolaire, qui était détenue auparavant par les départements. **La Région Grand Est exerce cette compétence depuis le 1er janvier 2017.**

Le réseau de cars Fluo Grand Est dans l'ouest mosellan s'organise autour :

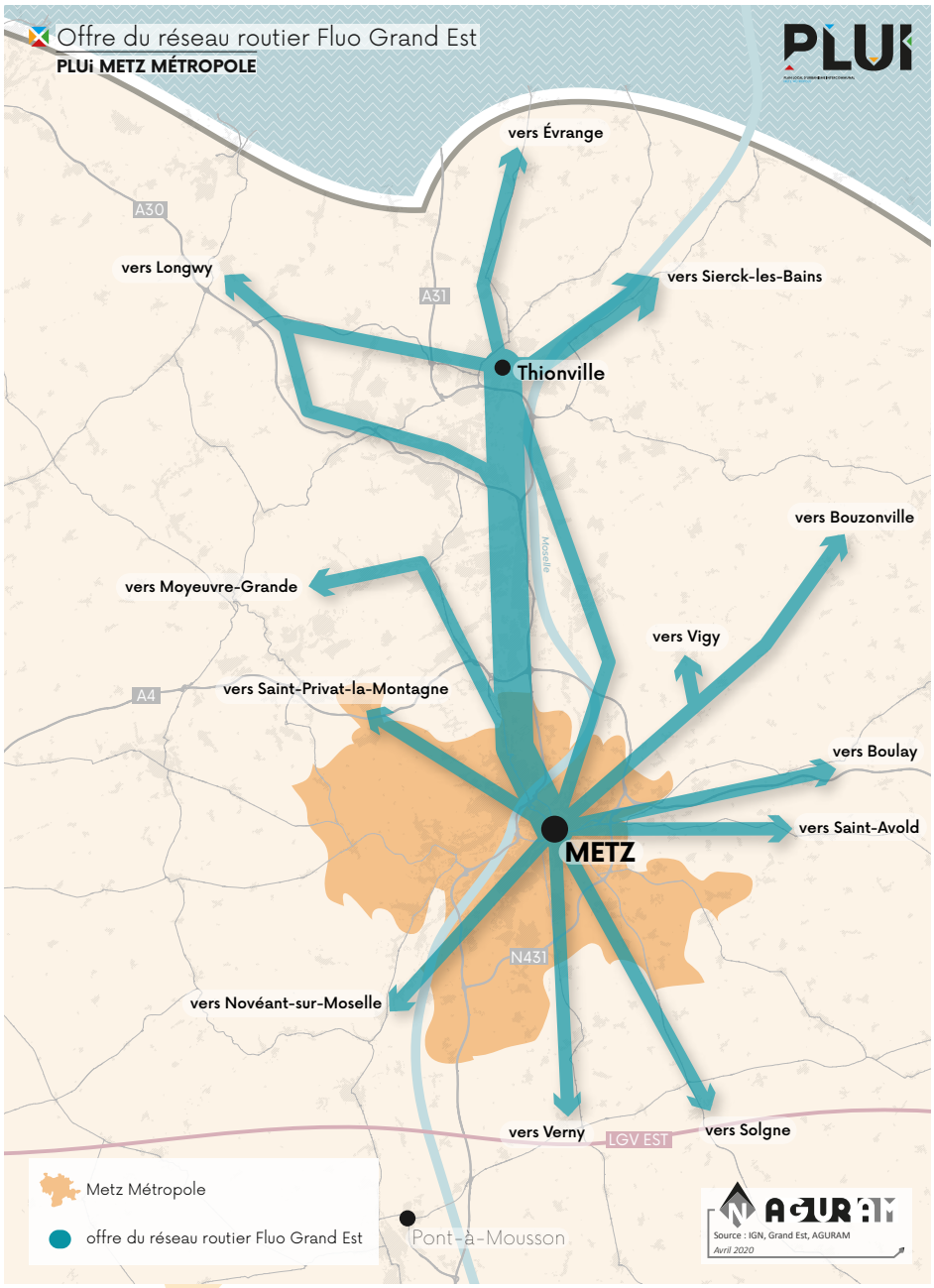
- des deux polarités principales du territoire (Metz et Thionville), formant ainsi deux étoiles d'offre routière interurbaine irriguant les territoires périurbains et ruraux de ces deux polarités ;
- d'une très forte concentration des services dans le sillon, desservant ainsi les espaces les plus urbanisés entre Thionville et Metz.

En complément de l'offre à destination de la clientèle scolaire, il **existe une offre commerciale plus ou moins développée selon les départements** composant la Région Grand Est. Parmi ceux-ci, **la Moselle dispose de l'offre commerciale la plus importante.** Les usagers de ces services sont majoritairement des occasionnels (titres unitaires), scolaires/étudiants et personnes âgées.

Toutefois, et en dehors des captifs et des services du sillon (qui sont les plus usités du département), **l'usage des cars routiers reste faible et ne peut que difficilement concurrencer l'automobile individuelle.**

Plusieurs facteurs peuvent être avancés :

- la desserte fine des territoires périurbains implique des temps de trajet non concurrentiels par rapport à l'usage de la voiture pour l'accès à la centralité messine (par exemple Moyeuvre-Grande-Metz : 1h05 en car, contre 25 min en voiture) ;
- des services orientés vers l'usager scolaire (services calés sur les horaires des établissements scolaires, suppression de service lors des vacances scolaires, itinéraires privilégiant la desserte d'établissements scolaires, fréquences de passages peu élevées, etc.) ;
- une inadéquation par rapport aux pratiques de mobilité des périurbains, somme toute logique compte tenu de la vocation et de l'organisation même du réseau de cars interurbains (multiplicité des motifs de déplacements qui pénalisent l'usage des transports collectifs, destinations non prises en charge, etc.).



Un car Fluo Grand Est à la gare Lorraine TGV © SNCF

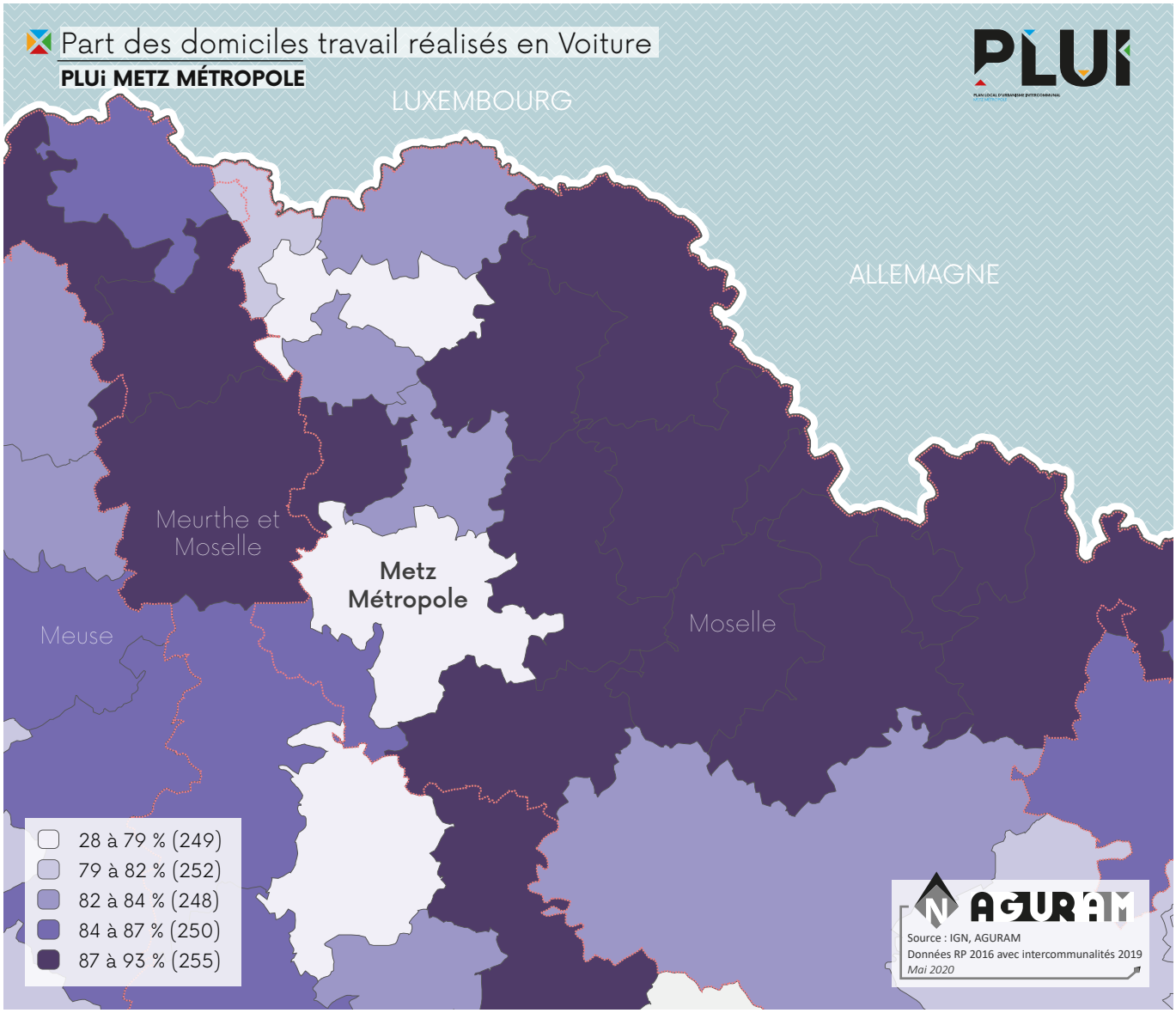
Toutefois, le Conseil départemental de Moselle, puis la Région Grand Est, **ont expérimenté plusieurs fois des services particuliers afin de répondre à des besoins ciblés** (service de transport à la demande desservant les zones d'emplois d'Ennery/Trémery, service TAD entre Verny/Fleury et la façade est de Metz Métropole, etc.) **sans que ceux-ci ne trouvent leur clientèle.**

▪ **L'absence d'Autorité organisatrice de mobilité pénalise l'usage des transports collectifs à l'échelle du bassin de vie**

L'analyse de l'attractivité métropolitaine a permis de **mettre en avant des flux quotidiens particulièrement importants depuis les EPCI contigus** (55 600 déplacements selon l'EDGT 2017), dont 85 % se réalisent en véhicules particuliers.

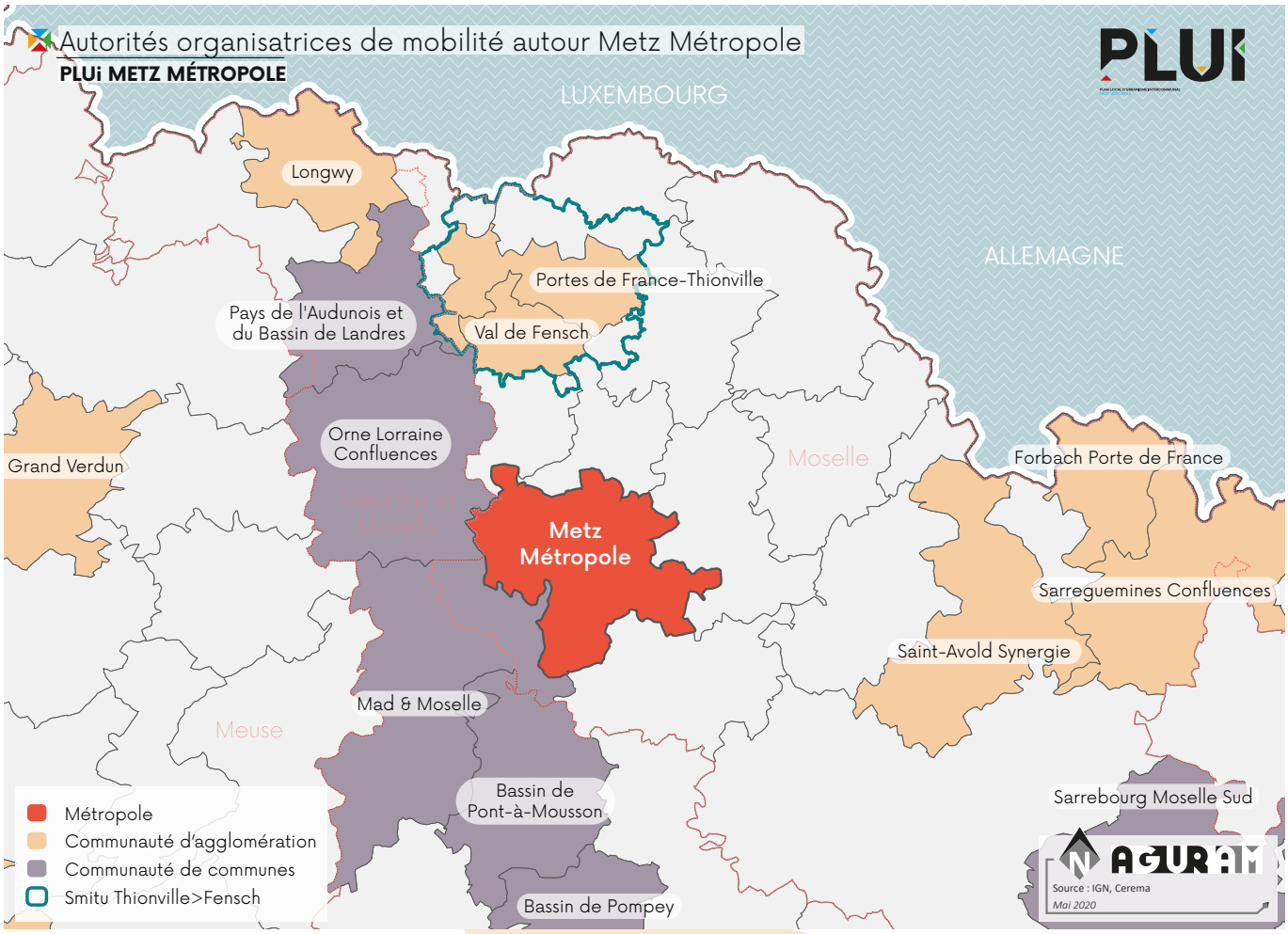
Plusieurs facteurs peuvent éclairer la faible part modale des transports collectifs dans les déplacements vers la centralité métropolitaine, notamment **l'absence d'Autorité organisatrice des mobilités constituée autour de Metz Métropole.**

Seule la CC Mad & Moselle a actuellement pris la compétence **Transport - Organisation des mobilités** en tant qu'Autorité organisatrice de mobilité (2019). Toutefois, son action au niveau des transports collectifs se limite, pour le moment, **à des services de transports à la demande,** dont la vocation n'est pas de répondre **aux besoins quotidiens d'échange avec la métropole.** Parmi les autres EPCI, la **CC du Sud messin** a aménagé, au titre de ces compétences facultatives, **une aire de covoiturage sur son territoire.**



Qu'est-ce qu'une Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) ?

C'est une entité publique (commune, établissement public de coopération intercommunal à fiscalité propre ou de type syndicat), qui exerce la compétence mobilité sur un territoire donné (le ressort territorial). Elle met en œuvre des services de transports collectifs urbains ou non urbains, développe des aménagements cyclables ainsi que des services d'usages partagés de la voiture (covoiturage, autopartage), etc.



Pour l'heure, **les autres EPCI n'exercent pas la compétence mobilité, ce qui est fortement préjudiciable pour appréhender et répondre finement aux besoins de mobilité de leurs résidents,** notamment en matière de mobilité alternative à la voiture individuelle.

La LOM (Loi d'orientation de mobilités), promulguée le 24 décembre 2019, **s'est fixée pour objectif de renforcer la couverture du territoire par des autorités compétentes en matière de mobilité.**

Dans ce cadre, les EPCI sont incités à prendre la compétence d'AOM, seules ou en groupement (syndicat mixte, etc.), sans obligation d'organiser un service de transport régulier.

Les EPCI devront se positionner avant le 31 mars 2021, pour que le transfert de compétence prenne effet au 1er juillet 2021. **Des réflexions sont en cours, notamment au niveau des Rives de Moselle,** quant aux conditions de prise et de mise en œuvre de cette compétence.

C. Les grands équipements de transports métropolitains du Sillon lorrain

Le bassin navigable à grand gabarit de la Moselle, qui autorise la navigation d'automoteurs de type « grands rhénans » de classe V, chargés de 1 500 à 3 000 tonnes, **s'étend de la frontière luxembourgeoise à Neuves-Maisons, au sud de Nancy.** Cette infrastructure permet à la Lorraine d'être connectée aux ports de la Range nord européen (Anvers, Rotterdam, etc.) via le Rhin.

Le canal est prolongé au sud par un gabarit Freycinet (limité à des péniches de 8,50 m de long et 5,05 m de large/capacité maximale de chargement de 350 tonnes) qui se connecte :

- au canal de la Marne au Rhin vers Paris et Strasbourg ;
- au canal des Vosges ;
- à l'axe Saône-Rhône vers Lyon, Marseille ou Sète ;
- au canal de la Meuse vers Givet et le sillon industriel Wallon de Charleroi, à Liège.

19 ports fluviaux sont recensés sur la section à grand gabarit, dont 4 sont classés parmi les premiers ports français, positionnant ainsi la **Région Grand Est comme une des principales régions utilisatrices du transport fluvial** pour les produits céréaliers (Metz) et métallurgiques (Mondelange-Richemont, Thionville-Illange et Neuves-Maisons).

Les **principales marchandises** transportées sont pour :

- **le chargement :** les produits agricoles et autres à hauteur de 60 % ;
- **le déchargement :** les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction pour 36 %.

Parmi ces ports, **4 sont publics :** Metz Mazerolle et Nouveau port de Metz, Thionville-Illange et Nancy Frouard-Champigneulles.

▪ **Transport fluvial de marchandises : un potentiel qui reste à développer**

L'activité des ports, sur la section à grand gabarit, a fortement régressé depuis une dizaine d'années, s'établissant à 6,2 millions de tonnes transportées (expéditions et réceptions de l'ensemble des ports) en 2019 contre 9,9 en 2010. **Toutefois, le trafic est reparti à la hausse depuis 2017, avec une augmentation de 7 % des tonnes transportées.** Les plus grosses baisses enregistrées concernaient les combustibles et minéraux solides (charbons) et, dans une moindre mesure, les trafics pour la sidérurgie. Ce qui s'explique par les restructurations industrielles du secteur de la sidérurgie et la fermeture des unités de production d'électricité à base de charbon (Blénod-lès-Pont-à-Mousson, La Maxe, etc.).

La structure du trafic a également évolué, puisque les chargements sont actuellement supérieurs aux déchargements (c'était l'inverse en 2010). **Les 4 ports publics réalisent 62 % du trafic,** les ports de Metz (Mazerolle et Nouveau port) concentrant, à eux seuls, plus d'1/3 du tonnage transporté sur le grand gabarit. La partie nord de la section (entre Metz et Apach) réalise 60 % du trafic total.

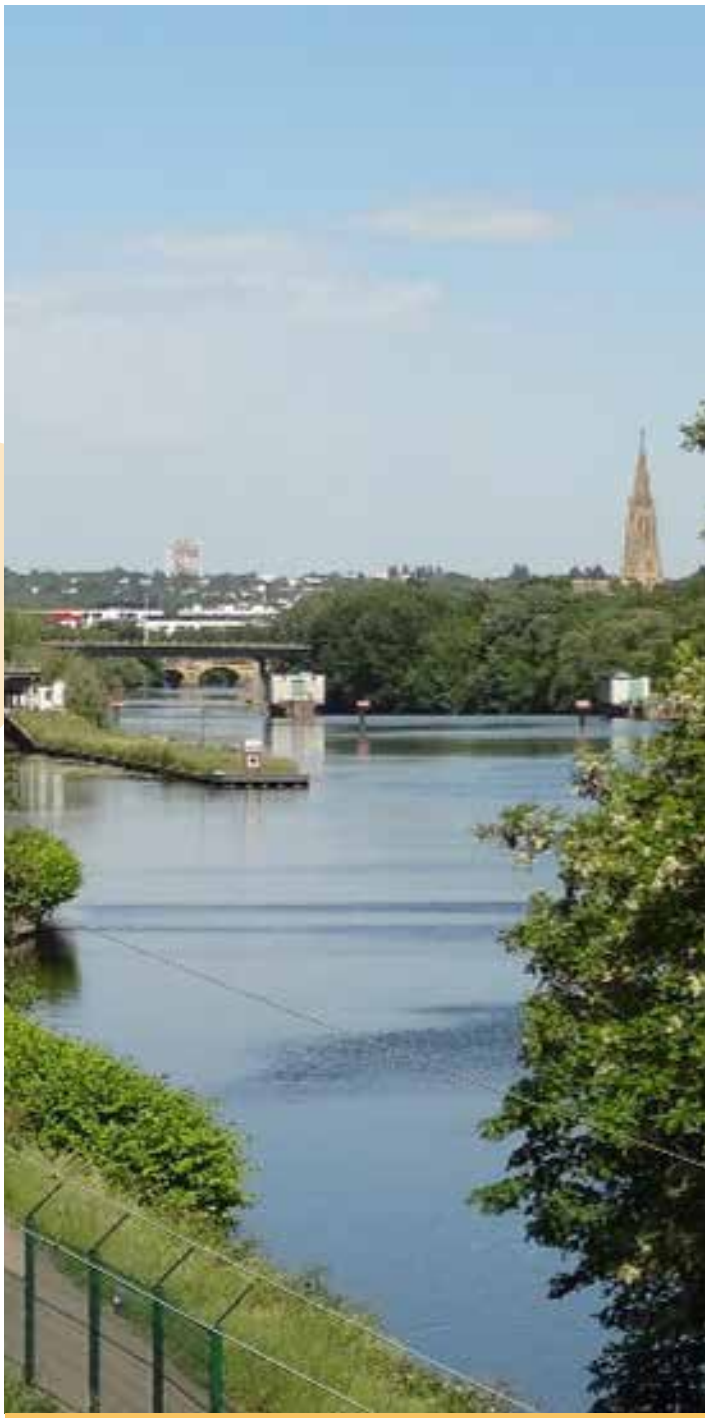
Les principaux ports fluviaux mosellans affichent des spécificités quant aux marchandises traitées :

- 71 % des marchandises traitées par les ports de Metz relèvent de produits agricoles ;
- Nancy-Frouard présente une activité plus diversifiée avec 46 % de produits agricoles traités, 19 % de produits chimiques, 11 % de combustibles et minéraux solides ;
- Thionville-Illange est davantage tourné vers les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction (36 %), et les combustibles et minéraux solides (19 %), en lien avec les activités d'Arcelor.

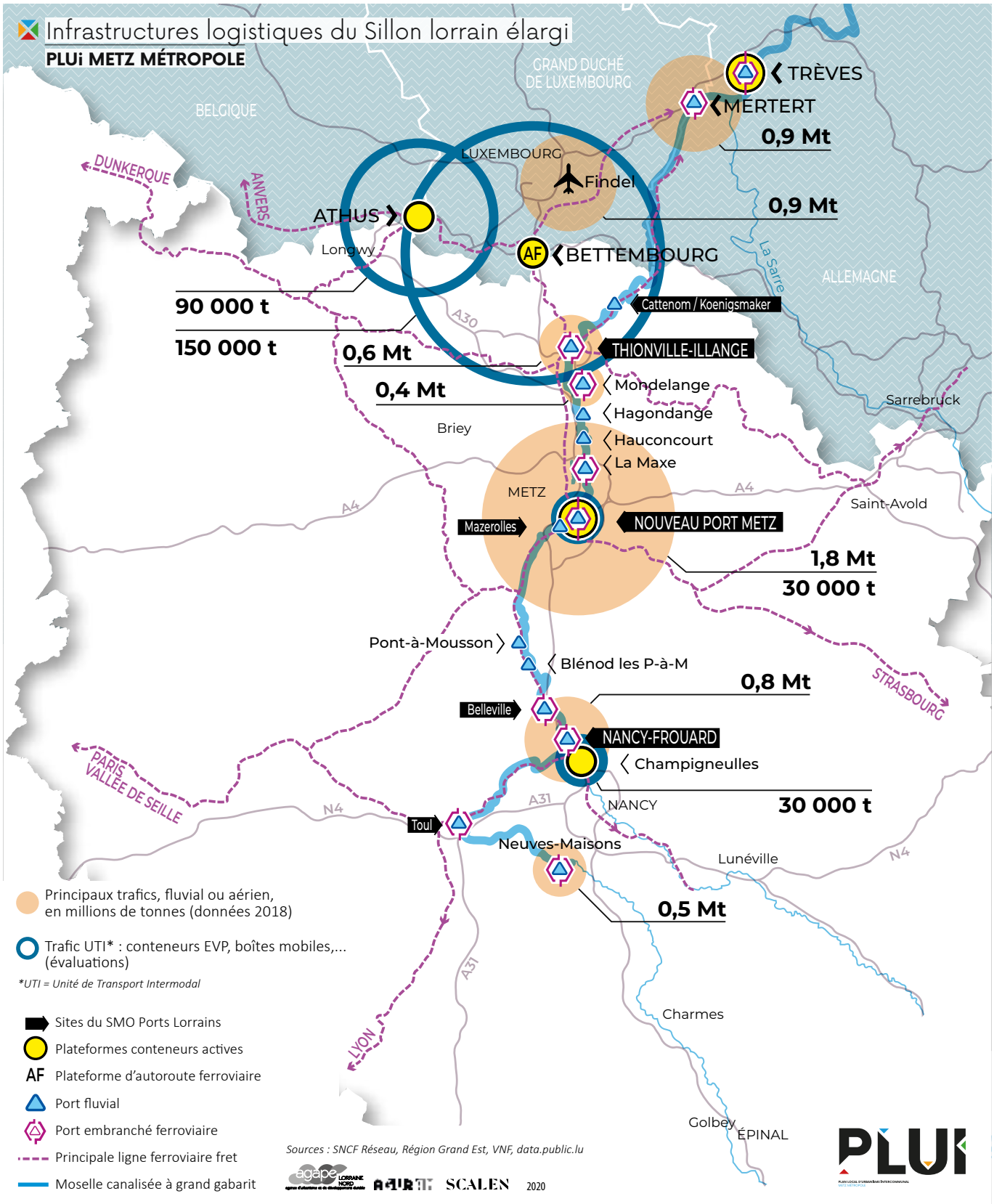
Le trafic conteneurs est également en progression sur le bassin navigable mosellan, avec 2 958 EVP (Équivalent vingt pieds) traités en 2019 contre 1 940 en 2017 (+52 %). Toutefois, il était à hauteur de 6 859 EVP en 2015, **la première ligne de conteneurs ayant été ouverte sur la Moselle en 2014** (Multimodal Shuttle). L'activité conteneur, essentiellement **concentrée sur le Nouveau port de Metz** (seule plateforme trimodale rail-route-eau de la section à grand gabarit), reste très modeste comparée aux 65 978 EVP traités par le Port autonome de Strasbourg ou au 26 005 des ports de Mulhouse-Rhin (données 2018).

Le développement de l'activité conteneur sur la section à grand gabarit de la Moselle est bridé par le dynamisme des deux plateformes logistiques majeures que sont Athus (plus grand port sec de Belgique) et **Bettembourg** (plateforme multimodale rail / route qui s'appuie également sur le port fluvial de Mertert). Celles-ci sont d'ailleurs très utilisées par les entreprises lorraines pour leurs importations et exportations.

Toutefois, **les perspectives de développement de ces deux sites dépendent en grande partie de la capacité des infrastructures de transports** (routières et ferroviaires) dont ils dépendent, et qui se situent notamment en Lorraine. Leur saturation peut **constituer une opportunité offerte aux sites logistiques lorrains pour développer des synergies avec Athus et Bettembourg.**



La Moselle navigable dans le cœur métropolitain © AGURAM



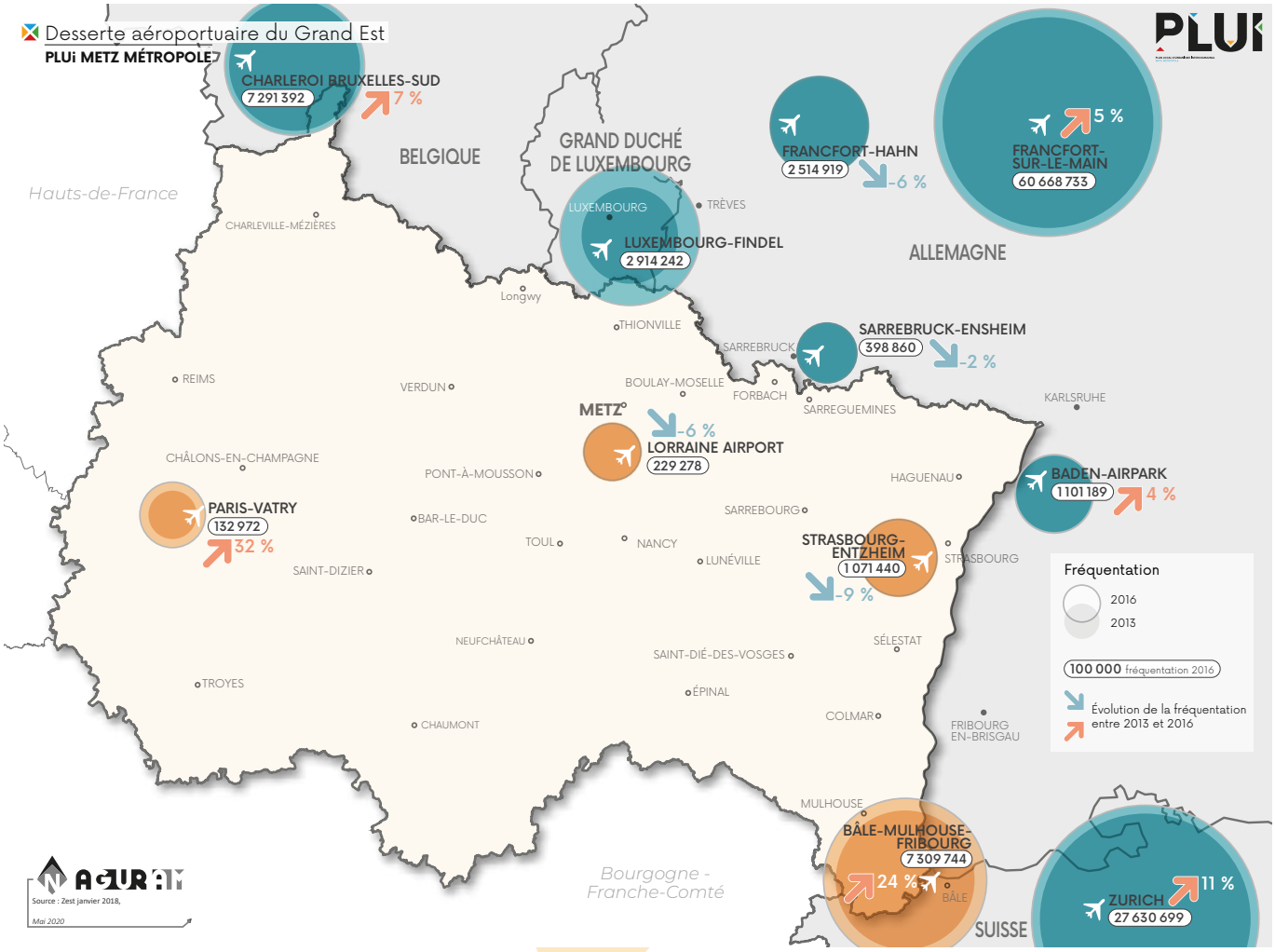
Afin de favoriser le développement et l'exploitation des ports lorrains, un Syndicat mixte ouvert (SMO) a été créé en 2018, sous l'égide de la Région Grand Est et de VNF.

Cette nouvelle gouvernance permet d'unifier la gestion de 4 ports publics (Nancy-Frouard, Nouveau port de Metz, Metz Mazerolle et Thionville-Illange) et de 5 sites portuaires privés (Toul, Belleville, Maxéville, Cattenom et Koenigsmacker) de la Moselle canalisée.

La mise en place d'une Société d'économie mixte à opération unique (Semop) **devra favoriser le développement de sites auparavant concurrents au travers d'un plan de développement et d'investissement.**

- **Un aéroport d'envergure régionale dans un contexte fortement concurrentiel**

Implanté au sud de Metz Métropole, **l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine peine à exister dans une région comprenant un aéroport de rang international** (EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg), et à proximité immédiate de grandes plateformes aéroportuaires européennes (Roissy - Charles de Gaulle, Charleroi, Stuttgart, Francfort, Zürich et Luxembourg), **qui sont facilement accessibles** (Paris, Francfort et Zürich sont d'ailleurs connectés au réseau à grande vitesse).



Avec une activité répartie **entre des liaisons régionales** (Lyon, Marseille, Nice, Ajaccio, Bastia, Calvi), **maghrébines** (Alger, Casablanca, Constantine, Oran) et **des vols de tour-opérateurs,** Lorraine Airport enregistre une fréquentation de **265 000 passagers en 2019** (32e aéroport français), loin derrière l'EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freiburg (9 millions de passagers en 2019 – 7e aéroport français) ou même Strasbourg-Entzheim (1,3 millions de passagers – 15e).

La fréquentation s'inscrit à la baisse depuis plus de 10 ans (-23 % de passagers entre 2006 et 2019), même si les évolutions annuelles connaissent de fortes variations imputées à des facteurs exogènes (crise économique de 2008, Printemps Arabe, etc.). Parmi les destinations proposées, celles à destination des pays du Maghreb sont particulièrement prisées, notamment dans le cadre de déplacements familiaux.

La mise en service de la LGV Est en 2007 a fortement impacté l'activité de l'aéroport, avec la fermeture des dessertes vers Paris, qui constituaient 21 % du trafic en 2006, mais également des liaisons vers Nantes, etc.

Vue aérienne du Lorraine Airport aux portes de la métropole
© Le Républicain lorrain

Le trafic, qui avoisinait les 345 000 passagers en 2007, a chuté de 16 % en 2008. Cela a également impacté la structure même de l'activité de l'aéroport, puisque c'est à cette période que les passagers des vols internationaux sont devenus plus nombreux que ceux des vols nationaux. **L'année 2020, marquée par la crise sanitaire, a amputé lourdement le trafic du Lorraine Airport,** notamment avec les suppressions des vols Air France vers Nice et Lyon (le vol vers Lyon sera assuré à l'avenir par Twinjet avec 19 places, contre 45 précédemment avec Air France).

« Avec l'épidémie de Covid, l'activité vole au ralenti, et le nombre d'avions bloqués sur le tarmac est grandissant. **L'aéroport s'attend à une baisse de 80 à 85 % du nombre de voyageurs en 2020,** alors que 265 000 personnes avaient transité par l'aéroport l'an dernier ».

Yves Loubet (directeur du Lorraine Airport), France Bleu 02/09/2020

L'activité fret de l'aéroport a été longtemps orientée vers le fret express (vols nocturnes), porté principalement par DHL et La Poste. Or, la décision de La Poste, en 2003, de transférer le courrier vers Paris par la route, et celle de DHL (racheté par la Deutsche Post en 2002) de regrouper l'activité de tri pour l'ensemble de l'Europe du nord sur l'aéroport de Leipzig, ont condamné l'activité fret de Lorraine Airport (11 tonnes traitées en 2017 contre 20 000 en 2001). **Entre temps, Luxembourg-Findel est devenu le 5e aéroport fret européen.**

La montée en puissance de l'aéroport de Luxembourg-Findel peut également expliquer la réduction tendancielle du nombre de passagers de l'aéroport lorrain. Situé à environ 65 km de Metz, l'aéroport de Luxembourg est très accessible (des navettes bus existent depuis Metz). Il connaît une croissance de son activité très forte depuis 2010 (4,3 millions de passagers en 2019 contre environ 1 million en 2010, soit +330 %).

Une menace complémentaire pèse sur l'avenir de l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine. En effet, l'Europe a décidé, en 2014, de donner un délai de 10 ans aux États et aux gestionnaires publics (dont les régions) **pour que celles-ci restreignent les subventions accordées aux aéroports, leur permettant d'assurer un équilibre de leurs comptes d'exploitation.**

Or, une étude du ministère de l'Environnement, de l'énergie et de la mer de l'époque (sur les « Aides d'État pour les aéroports de moins de 700 000 passagers ») précisait que : **« les aéroports de moins de 700 000 passagers n'ont pas un trafic suffisant pour dégager une rentabilité financière leur permettant de se priver de subventions ».** Le développement de collaboration avec les autres entités aéroportuaires s'avère, aujourd'hui, plus que nécessaire.

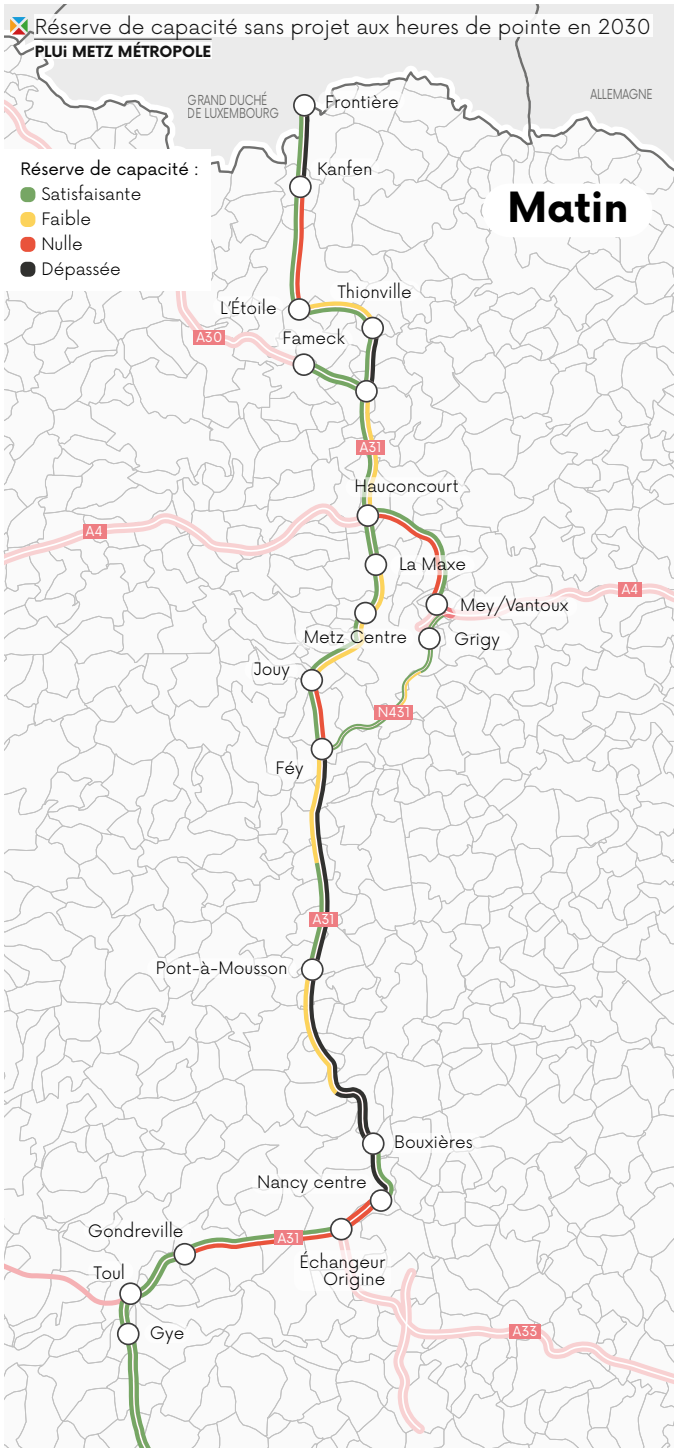
L'aéroport de Luxembourg-Findel propose une desserte importante à proximité de Metz Métropole © La Meuse

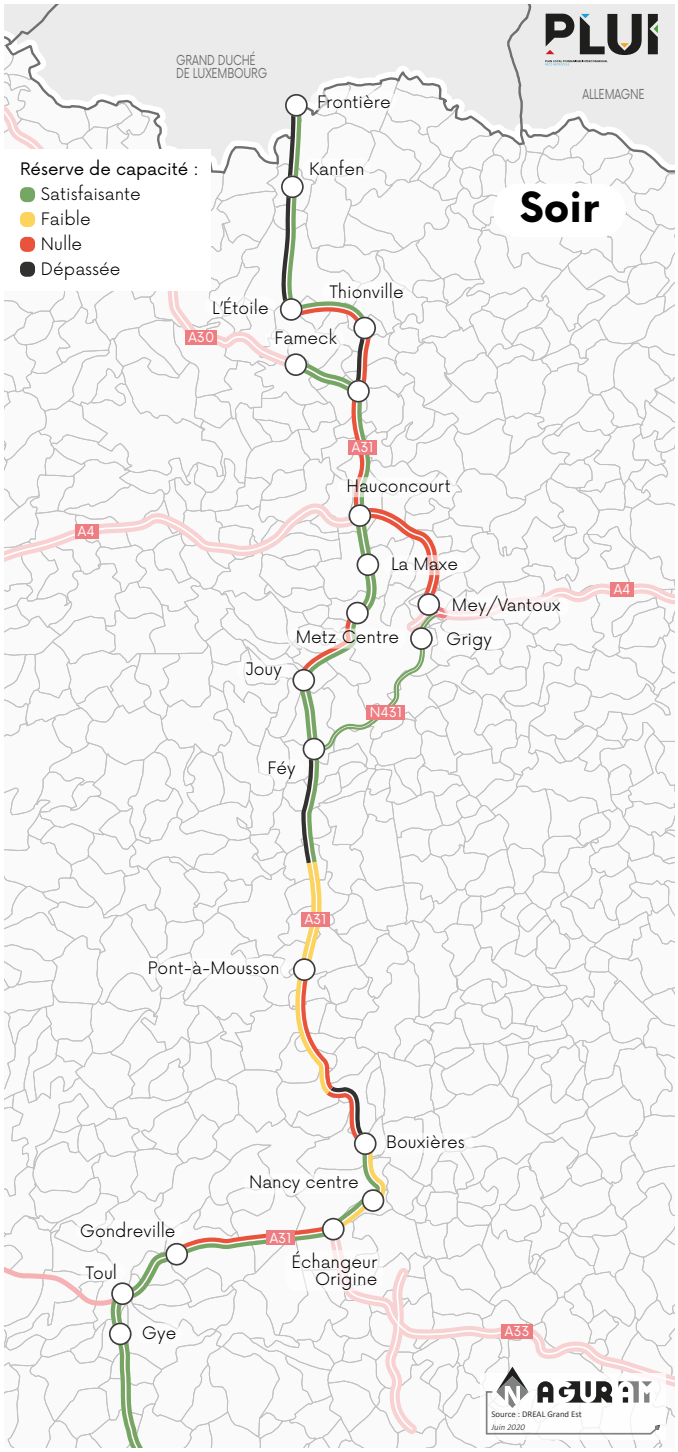
D. Des projets pour accroître la capacité des principales infrastructures

La forte pression qui pèse sur les infrastructures du Sillon lorrain (A31 et réseau ferré) a amené leurs gestionnaires respectifs (Dreal, SNCF Réseau), et l'autorité compétente pour l'organisation des transports collectifs non urbains (région), **à établir des projets visant à accroître ses capacités.**

- **L'A31 bis, nécessaire mais tardive… et routière**

Les études prospectives menées par la Dreal montrent **une dégradation des conditions de circulation dans les années à venir.** Les congestions observées aujourd'hui sur certaines sections s'aggraveraient, tandis que d'autres sections, qui ont encore des réserves de capacité aujourd'hui, verraient leurs conditions de circulation se dégrader.





À l'horizon 2030 (source : dossier de concertation A31bis, 2018 - Dreal) : **les estimations de trafic tablent sur des croissances de l'ordre de :**

- 17 % pour les flux voyageurs locaux (interne au Sillon lorrain) ;
- 34 % pour les flux voyageurs en échange avec le Luxembourg ;
- 15 % pour les flux voyageurs en échange (hors Luxembourg) et en transit ;
- 12 % pour les flux marchandises.

La situation actuelle et les perspectives futures (perturbations sur l'intégralité de l'axe) imposent, afin de préserver les différentes fonctions assumées par l'A31 (échanges au sein du sillon et avec le Luxembourg, accessibilité des polarités, transit, etc.), **de réaliser des investissements infrastructurels couplés à des mesures d'exploitation innovantes sur l'itinéraire lorrain.**

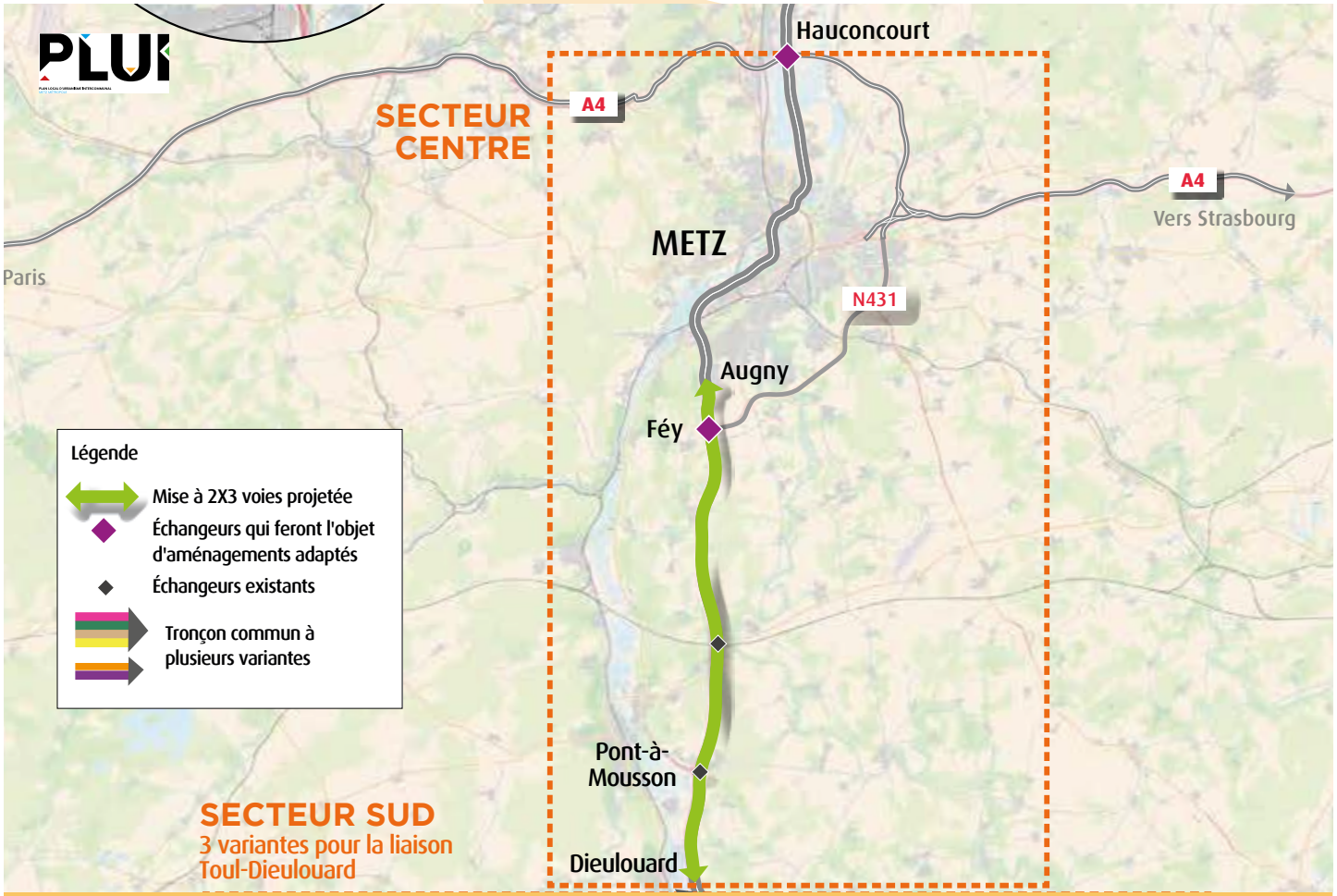
L'augmentation des réserves de capacité s'opérera sur la base de :

- la mise à 2 x 3 voies de certaines sections (élargissement au nord de Thionville, de la liaison Féy-Dieulouard-Bouxières-aux-Dames et aménagement potentiel de la traversée du Grand Nancy selon le scénario choisi) ;
- la réalisation de contournement pour les deux sections très contraintes par leur environnement urbain (liaison Richemont-Thionville nord et liaison Toul-Dieulouard selon le scénario choisi).

L'accroissement de la capacité de l'infrastructure sera accompagné de mesures visant à favoriser un usage multimodal de l'A31, **avec la mise en place d'une voie réservée aux transports en commun** (cars transfrontaliers), ainsi que des expérimentions pour développer le covoiturage sur autoroute.

Après étude de différents scénarios, **la Dreal a considéré que la configuration actuelle du réseau structurant métropolitain** (A31 et RN431, complété par la mise à 2 x 3 voies de l'A4 entre les échangeurs de Lauvallières et d'Hauconcourt) **était en capacité d'absorber les augmentations de trafic projetées.**

Les actions engagées dans le cadre du projet A31 bis se limiteront **à un renforcement (à définir) des échangeurs d'Hauconcourt (A4/A31) et de Fey (A31/RN431),** à la mise à 2 x 3 voies de la section comprise entre Fey et Augny (A31) et à une mise aux normes environnementales de l'infrastructure existante (A31).



Extrait du site de concertation sur le projet A31bis au niveau de Metz © A31bis.fr

Toutefois, l**e parti pris de considérer le réseau métropolitain comme capacitaire au regard des trafics projetés soulève la question de l'impact de ces augmentations sur le fonctionnement de ce réseau,** alors même qu'un certain nombre de dysfonctionnements ont été mis en exergue lors du débat public du projet A31 bis (saturation des diffuseurs soulevant des problèmes d'accessibilité et de sécurité).

Dans un contexte d'engagement national pour une favoriser la transition écologique et énergétique, **l'A31 bis apparaît nécessaire, comme une des composantes d'une réponse intermodale et multimodale aux problématiques de déplacements au sein du Sillon lorrain.** Toutefois, le calendrier annoncé (début des travaux, selon les sections, entre 2023 et 2027/livraison après 2030) **ne laisse pas augurer d'amélioration du fonctionnement de l'infrastructure à court et moyen termes.**

- **Le ferroviaire et ses perspectives**

Face au problème de saturation constaté en heure de pointe sur les services ferroviaires frontaliers, mais également de capacité de l'infrastructure ferroviaire à supporter davantage de circulation de trains (TER, fret, TGV), la Région Grand Est et SNCF-Réseau ont défini **un projet d'investissement visant à proposer 23 000 places assises** (contre 9 000 actuellement) en heure de pointe du matin (5h30-8h30) à l'horizon 2030.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un protocole d'accord franco-luxembourgeois relatif au renforcement de la coopération en matière de transports transfrontaliers (mars 2018), qui prévoit notamment des investissements ferroviaires conséquents au Luxembourg (création de quais en gare de Luxembourg, doublement des voies Bettembourg-Luxembourg Ville, etc.), et un soutien financier du Grand-Duché à des aménagements réalisés en Lorraine.

Cet objectif d'accroissement de l'offre (capacité d'emport et augmentation de la fréquence) passe par la mise en œuvre d'un panel d'actions, portant autant sur le matériel roulant que sur l'infrastructure en elle-même :

- acquisition de matériel plus capacitaire (TER 2 niveaux) ;
- allongement des quais des gares françaises, afin de faire circuler des trains allongés en unité triple ;
- renforcement de l'alimentation électrique de la ligne ;
- aménagements capacitaires dans le nœud de Metz ;
- création d'un nouveau centre de maintenance à Montigny-lès-Metz.

Les aménagements de l'infrastructure permettront, à l'horizon 2030, **de faire circuler 10 trains par heure, dont 8 TER (8 000 places assises par heure) entre Thionville et Luxembourg** (6 entre Metz et Luxembourg contre 4 actuellement). Ce programme d'investissement s'accompagnera de travaux d'aménagement des parkings de rabattement des gares du sillon (Thionville, Hettange-Grande, Uckange et Maizières-lès-Metz), **afin de faciliter l'accès au TER.**

Deux phases sont prévues pour cette montée en puissance de l'offre TER : le nombre de places assises en pointe sera porté à 12 000 d'ici 2022-2024, puis à 23 000 à l'horizon 2028-2030. Même s'il s'inscrit dans une temporalité plus courte que le projet A31 bis (pour la première phase en tout cas), et aussi ambitieux soit-il, **ce projet d'accroissement des capacités ferroviaires ne pourra répondre que pour partie aux besoins générés par la hausse projetée du nombre de travailleurs frontaliers.**

La Région Grand Est ne se limite pas au Sillon lorrain pour améliorer l'offre ferroviaire transfrontalière, puisque **des coopérations s'engagent avec la Sarre et la Rhénanie-Palatinat ,afin de mettre en place à l'horizon 2024 :**

- une offre cadencée toutes les deux heures sur la ligne Metz-Thionville-Perl-Trèves ;
- un cadencement à l'heure sur la ligne Metz-Sarrebruck.

Que retenir ?
METZ MÉTROPOLE

1/ LE SYSTÈME DE TRANSPORTS À L'ÉPREUVE DU TRANSFRONTALIER

1.1 La métropolisation multipolaire transfrontalière
1.2 Des réseaux de transports de qualité mais des congestions récurrentes

CONSTATS

- L'A31 forme l'épine dorsale du Sillon lorrain, avec 38 échangeurs qui irriguent le territoire sur 115 kilomètres, tout en constituant un maillon essentiel des réseaux d'échanges européens.
- La Lorraine, et plus particulièrement le Sillon lorrain, disposent de corridors d'infrastructures de transports qui ont favorisé le développement des activités de transports de marchandises et de logistique, en s'appuyant sur son ouverture vers les marchés européens et internationaux.
- Des problèmes de congestion récurrents sur l'A31 (volume de trafic et multiplicité des usages), et en période de pointe sur le TER (échanges transfrontaliers), qui nécessitent des investissements conséquents à moyen et long termes (A31bis, augmentation des capacités ferroviaires, développement du covoiturage, etc.).
- L'existence d'un bassin de mobilité autour de la métropole messine, sans que les systèmes de transports ne soient organisés pour répondre aux besoins quotidiens et multiples d'échanges entre les territoires au nord du Sillon lorrain.
- Des déplacements dominés par la voiture individuelle, du fait notamment d'infrastructures de qualité, et ce malgré des problèmes de saturations aux heures de pointes (A31, A4, RN431) et des perspectives d'augmentation du trafic extrêmement fortes, notamment liées au développement de l'emploi frontalier.
- Des volumes de trafic sur l'A31 très élevés (du fait de circulations très hétérogènes - transit international, transit intrarégional et trafic local), notamment au niveau de la traversée de la métropole messine, une infrastructure qui constitue le premier vecteur local en matière de pollution de l'air et de nuisances sonores.

ENJEUX

- Conforter la position de la métropole messine dans le nord du Sillon lorrain, véritable un système urbain multipolaire structuré autour du corridor de déplacements de la vallée de la Moselle (autoroutes, voies ferrées, voies navigables), en maintenant son aire d'influence liée aux emplois offerts, équipements et services présents.
- Permettre à des frontaliers toujours plus nombreux demain de se déplacer, en conservant des conditions de circulations correctes et les moins impactantes pour la qualité du cadre de vie (pollution, nuisances sonores).
- Anticiper les besoins de développement croissants du réseau TER, en envisageant la possibilité de la mise en œuvre d'un Réseau express métropolitain transfrontalier.
- Travailler avec les Autorités organisatrices de mobilité actuelles ou souhaitant le devenir (prise de compétence dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités) du Sillon lorrain, afin de construire des offres de transports adaptées aux besoins des habitants du nord lorrain, et complémentaires de celles proposées par l'autorité régionale.
- Renforcer le rabattement sur les gares du nord lorrain (problématique du stationnement, rabattement en modes actifs, transports collectifs routiers, etc.) et promouvoir le covoiturage pour les échanges interterritoriaux.

2. UNE MOBILITÉ MARQUÉE PAR LA PROXIMITÉ ET LA VOITURE

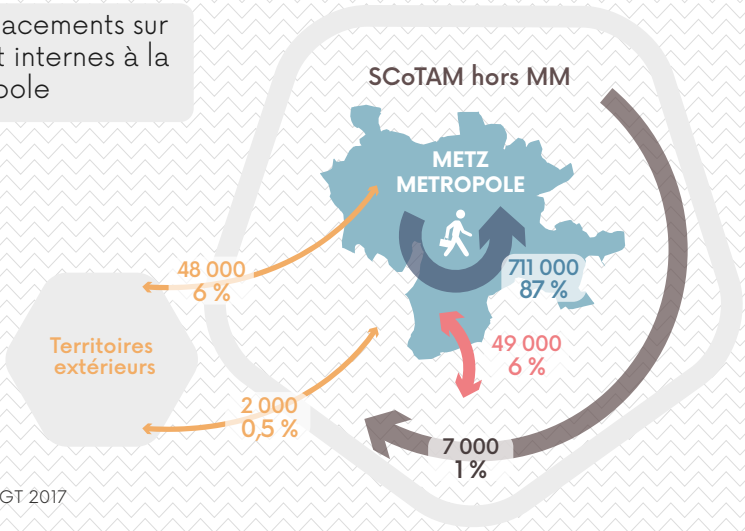
2.1. Polarités urbaines et services de proximité structurent les déplacements

Au sein du territoire métropolitain, **les polarités et espaces de proximité sont à l'origine des déplacements** réalisés par les habitants **depuis leurs lieux de vie.** Les modes de transports utilisés divergent selon l'âge, la catégorie professionnelle, les motifs de déplacements (loisirs, aux achats, travail, etc.) et les lieux de résidence.

A. Les déplacements de proximité majoritairement réalisés en voiture dominent

817 000 DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

9 déplacements sur 10 sont internes à la métropole



Source : EDGT 2017

Qu'est-ce qu'un déplacement ?
Action pour une personne de se rendre d'un lieu (origine) à un autre lieu (destination) pour réaliser une activité (motif), en utilisant un ou plusieurs modes de transports sur la voie publique, selon une heure de départ et une heure d'arrivée.

COMBIEN DE DÉPLACEMENTS ?

Les mobilités les plus fortes sont enregistrées dans les secteurs les plus éloignés du cœur métropolitain.

Des parts de non mobiles plus élevées dans les secteurs nord de la métropole (Metz-Nord, Woippy/La Maxe)

4,1 déplacements par jour en moyenne

10 % de personnes non mobiles en moyenne

36 % de personnes hypermobiles en moyenne

Source : EDGT 2017

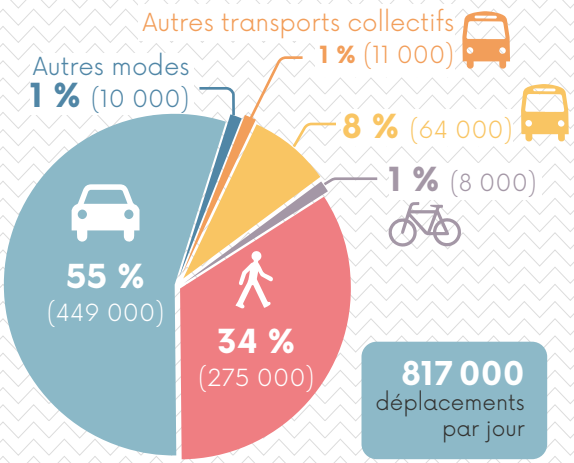
Les non mobiles désignent les personnes qui ont déclaré ne s'être pas déplacées le jour de semaine enquêté.
Les hypermobiles sont les personnes qui réalisent 5 déplacements et plus par jour.

© Le Républicain lorrain

Parking Mazelle à Metz © metz.fr

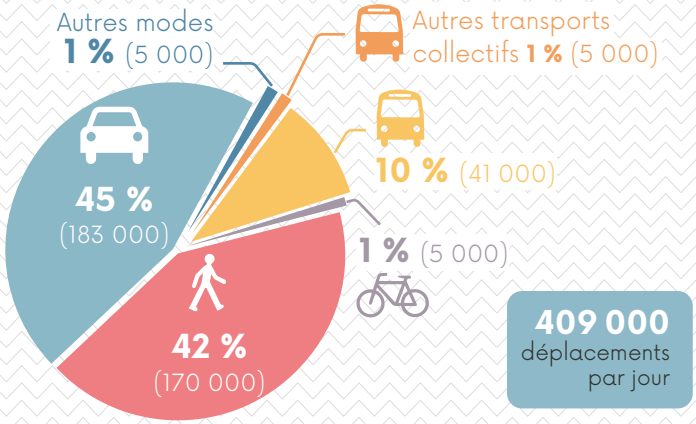
LES HABITANTS DE METZ MÉTROPOLE

La marche concerne 1 déplacement sur 3 mais la voiture reste majoritairement utilisée par les métropolitains. L'usage des transports collectifs plafonne à 9 %.



LES HABITANTS DE LA VILLE DE METZ

La forte intensité urbaine (densité, mixité des fonctions) permet de réduire les distances des déplacements, et favorise ainsi la pratique de la marche à pied.



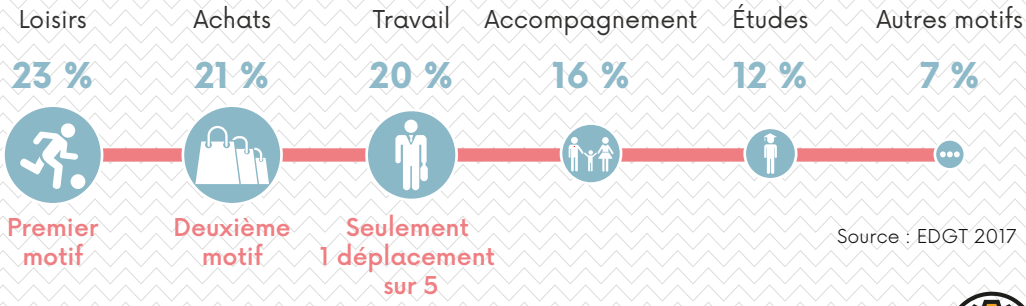
Voiture · Marche · Vélo · Transports collectifs Le Met' · Autres transports collectifs · Autres modes

Source : EDGT 2017

Mobilité par mode : nombre moyen de déplacements effectués par une personne au cours d'un jour de la semaine et utilisant un mode de transport donné (mode principal du déplacement). La mobilité en voiture comprend son utilisation comme conducteur ou comme passager.

Autres modes : passagers taxis, fourgons, camionnettes ou camions, fauteuil roulant, roller, skate, trottinette, transport fluvial, avion, etc.

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DES HABITANTS DE METZ MÉTROPOLE SELON LE MOTIF DE DESTINATION

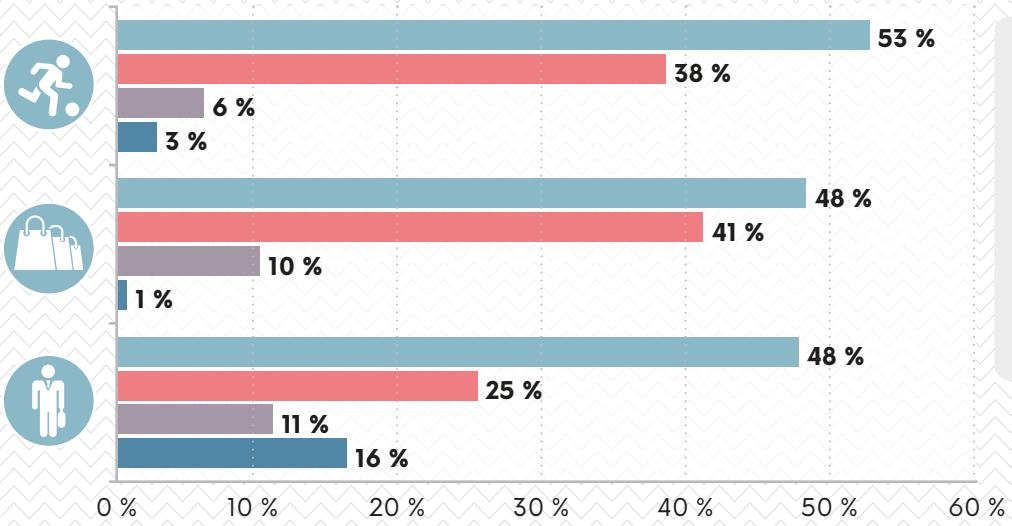


Source : EDGT 2017

Le motif de destination d'un déplacement désigne l'activité qui amène une personne à se déplacer :
- **le motif « retour au domicile »** n'étant pas une activité en soi, il a été écarté de l'analyse.
- **le motif « accompagnement »** correspond au fait d'aller déposer quelqu'un en un lieu donné ou d'aller le récupérer.
- **le motif « études »** regroupe la garderie, l'école maternelle et primaire, le collège, le lycée, les universités et les grandes écoles.
- **le motif « travail »** regroupe le travail sur le lieu d'emploi déclaré, sur un autre lieu, le télétravail et les tournées professionnelles.
- **le motif « loisirs »** regroupe les activités sportives, culturelles ou associatives, les promenades, la restauration, les visites.

Pendant longtemps, le « Travail » constituait le motif principal de déplacements. Il a été supplanté par les loisirs et les achats (motifs dits « optionnels ou choisis » à l'inverse de déplacements « contraints » comme le travail ou les études). Les besoins de déplacements (plus étalés dans la journée) ainsi que les destinations (davantage diversifiées spatialement) ont de forts impacts sur les pratiques de mobilité.

RÉPARTITION DES TROIS MOTIFS PRINCIPAUX SELON LE TERRITOIRE DE DESTINATION



Source : EDGT 2017

Que ce soit pour le motif loisirs, achat ou travail, la ville de Metz reste la destination principale des déplacements des métropolitains. Les destinations pour le motif travail sont beaucoup plus diversifiées que pour les deux autres motifs.

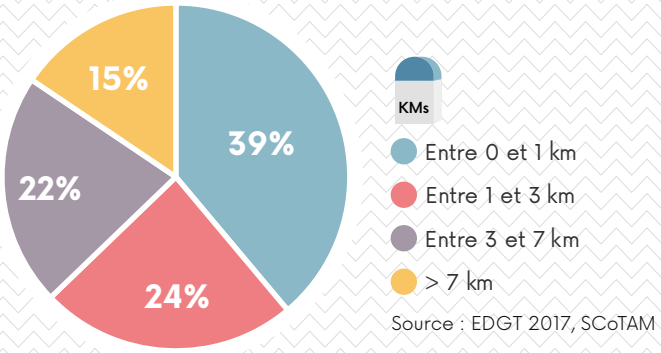
> 20 %
des ménages de Metz Métropole ne sont pas motorisés.

28 %
des ménages de la ville de Metz sont concernés.

Source : EDGT 2017

1 ménage de la métropole sur 5 ne dispose pas d'une voiture individuelle au sein de la métropole avec des écarts très importants entre les différents secteurs composant le territoire : 40 % des ménages du centre-ville de Metz, moins de 10 % des ménages des communes du plateau ouest.

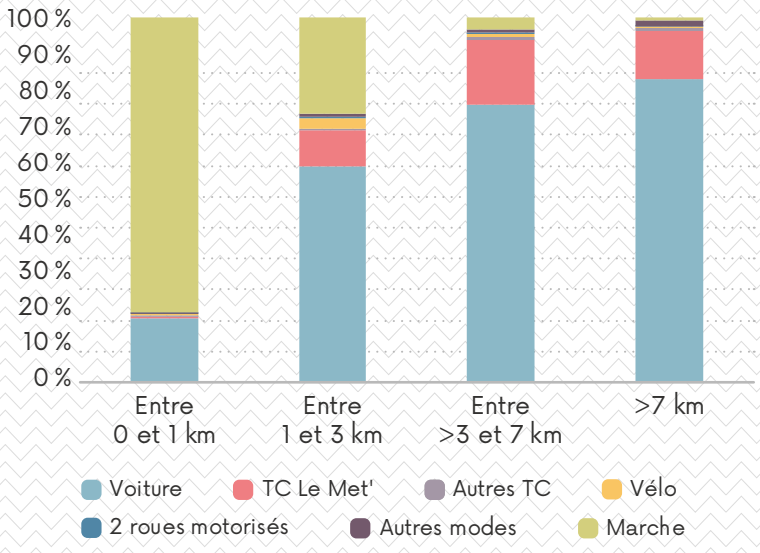
RÉPARTITION DES HABITANTS DE METZ MÉTROPOLE SELON LA DISTANCE PARCOURUE



Source : EDGT 2017, SCoTAM

63 % des déplacements des métropolitains sont inférieurs à 3 km.

RÉPARTITION PAR DISTANCE ET PAR MODE DES DÉPLACEMENT DES HABITANTS DE METZ MÉTROPOLE RÉALISÉS PAR JOUR EN SEMAINE



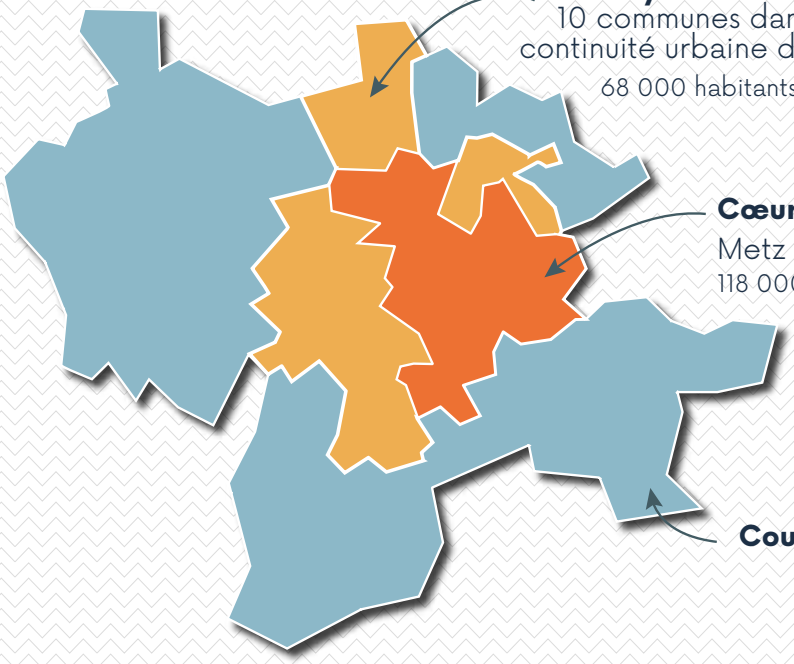
Source : EDGT 2017

20 % des déplacements de moins de 1 km sont réalisés en voiture. Ce mode devient même majoritaire pour les déplacements de 1 km à 3 km (distances de pertinence de la marche et du vélo)

B. La géographie des déplacements au sein du territoire de la métropole

La présente partie traite uniquement **des déplacements réalisés par les résidents de la métropole sur le territoire métropolitain.** En France, la notion d'unité urbaine repose sur **une zone de bâti continu** ne comprenant **pas de coupure urbaine de plus de 200 mètres** entre deux constructions, et au moins 2 000 habitants. À l'échelle de la métropole messine, un **noyau urbain** de 10 communes, situées dans le prolongement **du cœur métropolitain qu'est la ville de Metz,** se dégage. À lui seul, il concentre presque deux fois plus de population de que les 33 communes de la couronne métropolitaine.

Les trois échelles d'analyse du territoire métropolitain
PLUi METZ MÉTROPOLE



Source : IGN, Insee 2016
Juillet 2020

Population de Metz Métropole en 2016 : 222 000 habitants

Les **33 communes qui entourent le noyau urbain** comprennent 36 000 habitants. Situées à l'ouest du territoire métropolitain, **Ars-sur-Moselle** (4 685 habitants) et **Amanvillers** (2 176 habitants) sont les **deux seules villes** à ne pas faire partie du noyau urbain. Toutefois, **plusieurs communes s'approchent du seuil** de 2 000 habitants agglomérés, qui définit la ville en France selon l'Insee : Augny (1 875 habitants), Peltre (1 861 habitants), Châtel-Saint-Germain (1 853 habitants), Saint-Privat-la-Montagne (1 843 habitants) et Lorry-lès-Metz (1 767 habitants).

La **desserte en transport en commun** est logiquement **plus performante** (notamment grâce à l'offre Mettis) **dans le noyau urbain,** qui concentre une grande partie de la population et des activités du territoire.

« Trouvez-moi une autre ville où la fréquentation a augmenté de 42 % depuis cinq ans, c'est-à-dire depuis le démarrage du Mettis. L'année 2018 elle-même est restée sur cette tendance, avec une fréquentation en hausse de +5,5 % ».

Franck Duval (directeur des Tamm), Le Républicain lorrain 19/12/2019

Le Mettis à l'arrêt Seille de Metz © Le Républicain lorrain

La structuration des déplacements des résidents de chaque secteur

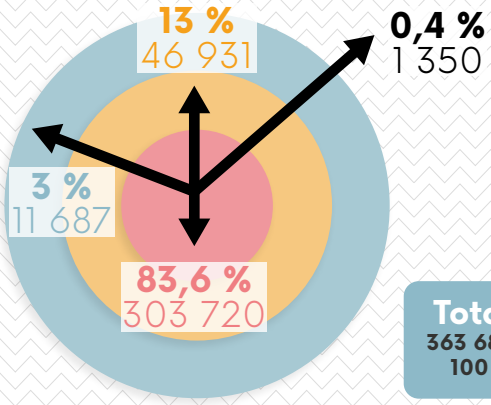
PLUi METZ MÉTROPOLE

- cœur métropolitain
- noyau urbain
- couronne métropolitaine

Note de lecture

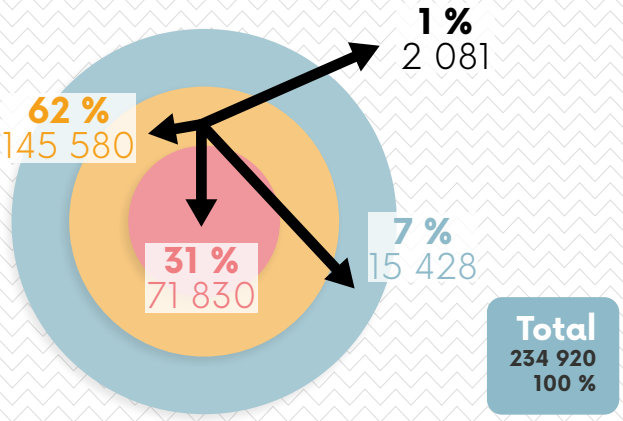
Les échanges entre secteurs intègrent les déplacements vers et depuis ce secteur ainsi que les échanges internes au secteur

CŒUR MÉTROPOLITAIN



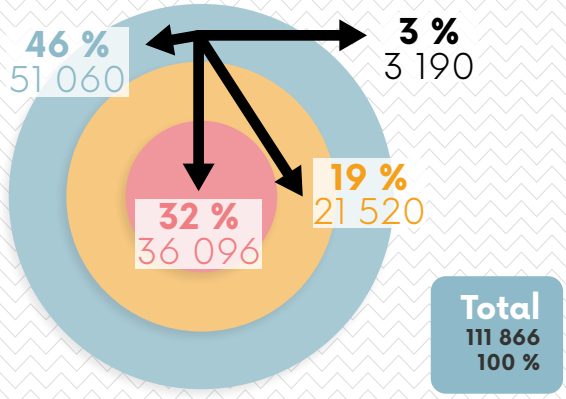
Les résidents du cœur métropolitain réalisent quasi exclusivement tous leurs déplacements en internes. Les échanges avec le noyau urbain sont avant toute chose motivés par le travail (28 %) et les achats (28 %). Les échanges avec la couronne urbaine sont très faibles et dominés par le travail.

NOYAU URBAIN



1/3 des déplacements des habitants du noyau urbain sont des échanges avec le cœur métropolitain avec une prédominance des motifs travail (34 %) et loisirs (18 %). Mais le bon niveau d'équipements du noyau urbain induit de nombreux déplacements internes, motivés principalement par les loisirs et l'accompagnement (24 %) ainsi que les achats (23 %).

COURONNE URBAINE



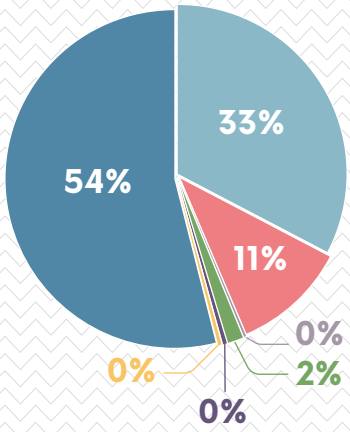
La couronne urbaine apparaît davantage multipolarisée par le cœur métropolitain (33 % travail, 21 % Etudes) et par le noyau urbain (31 % achats, 23 % travail). Il existe de fait des sous bassins de vie (qui sont autant de sous bassins de mobilité) autour des communes du noyau urbain (Marly sur le secteur sud métropolitain, Woippy sur le secteur nord/ouest, etc.). Les déplacements internes à la couronne urbaine sont davantage le fait des loisirs (37 %) et de l'accompagnement (23 %).

Pratiques modales des déplacements internes des résidents de chaque secteur

PLUi METZ MÉTROPOLE

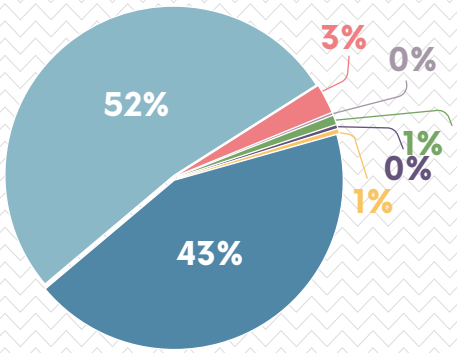
Voiture | TC Le Met' | Autres TC | Vélo | 2 roues motorisés | Autres modes | Marche

CŒUR MÉTROPOLITAIN

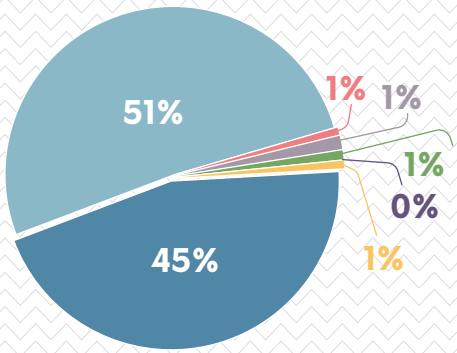


Les modes alternatifs à la voiture individuelles prédominent dans les échanges internes des habitants du cœur métropolitain, seulement 1/3 des déplacements étant réalisés en voiture. La qualité des espaces publics, la densité et la mixité fonctionnelle des espaces urbains ainsi que l'existence de pôle de proximité favorisent la pratique de la marche à pied (distance moyenne des déplacements réalisés à pied - 742 m – est la plus importante des trois secteurs). Avec 11 % de parts modales, l'offre Le MET' est relativement peu utilisée pour les échanges internes au secteur, de même que le vélo (2 %).

NOYAU URBAIN



COURONNE URBAINE



Les comportements modaux du noyau urbain et de la couronne urbaine sont très similaires. En effet, les motifs de déplacements internes entre ces deux territoires présentent une structure comparable dans laquelle prédomine des déplacements de proximité (loisirs notamment). La part modale de la marche reste ainsi très importante même si la voiture devient légèrement majoritaire dans les déplacements.

Ainsi, une rupture importante entre le cœur métropolitain et le noyau urbain apparaît, même si de nombreuses communes de ce secteur présentent des caractéristiques semblables au cœur métropolitain (intensité urbaine, pôle de proximité, etc.). La faiblesse, voire l'absence, de contraintes de stationnement au lieu de départ et à destination joue un rôle décisif dans l'usage de la voiture. La différence se perçoit également au niveau de l'usage des transports collectifs, la structuration en radiale (convergeant vers le cœur métropolitain) de l'offre performante du réseau n'est pas organisée pour être attractive et répondre aux besoins de déplacements de proximité ou en rocade.

L'importance du motif « accompagnement » peut également expliquer la croissance relative de l'usage de la voiture dans les déplacements des deux secteurs périphériques au cœur métropolitain. Ainsi, s'il ne motive que 14 % des déplacements internes au cœur métropolitain, il constitue 1 déplacements sur 4 en noyau urbain et en couronne urbaine.

L'usage des TC

Les transports collectifs sont plébiscités dans les échanges entre le centre et la périphérie. Ainsi, les habitants du cœur métropolitain l'utilisent davantage pour accéder à la couronne urbaine (13 % de parts modales) que pour le noyau urbain (9 %). Les résidents des secteurs périphériques au cœur métropolitain sont également très utilisateurs de TC dans leurs échanges avec l'hypercentre métropolitain (ancienne ville, nouvelle ville, secteur gare, Saulcy, etc.). Ainsi, 20 % des déplacements du noyau urbain vers l'hypercentre sont réalisés en TC, 17 % depuis la couronne urbaine.

En revanche, l'usage des TC régresse fortement dans les échanges entre les deux territoires périphériques (part modale de 2 % pour les échanges des communes du noyau urbain vers celles du couronne métropolitaine, et de 5 % du couronne métropolitaine vers le noyau urbain).

C. Des polarités génératrices de déplacements, centrales et périphériques

L'analyse des résultats de l'EMD, ainsi que les réflexions menées dans le cadre de la révision du PDU de Metz Métropole, **ont permis de mettre en exergue 3 polarités principales au sein de la métropole. Ces territoires** se distinguent par les volumes de déplacements générés, leur aire d'influence supra territoriale (rayonnement à l'échelle du bassin de vie), **leur intensité urbaine** (densité humaine et d'emplois) **et leur mixité fonctionnelle** (multiplicité des motifs de déplacements à destination, et particulièrement loisirs, travail, achat).

- **L'hypercentre métropolitain**

Regroupant les secteurs Ancienne ville, Nouvelle ville, gare, Amphithéâtre, Les Îles, et Saulcy, **l'hypercentre métropolitain présente la plus forte concentration d'emplois** (40 600 emplois en 2020 – 36 % des effectifs métropolitains – données Insee Sirène), **d'activités commerciales et d'équipements du bassin de vie.**

De fait, **les flux à destination de l'hypercentre métropolitain sont conséquents, avec 76 000 déplacements quotidiens** en semaine, tous motifs hors retour au domicile, depuis l'ensemble du territoire du SCoT, dont 67 500 réalisés (89 %) par les résidents de Metz Métropole (données EDGT SCoTAM 2017).

Depuis la réalisation de l'enquête, **l'ouverture du centre commercial Muse, ainsi que le développement du quartier de l'Amphithéâtre,** ont vraisemblablement accru le nombre de déplacements vers l'hypercentre métropolitain.

La relocalisation de certaines entités dans ce secteur, et notamment du siège de Metz Métropole, **ne fera que renforcer cette polarisation.**

Le centre commercial Muse et le complexe sportif Les Arènes dans le quartier de l'Amphithéâtre © Apys et metz.fr

Avec près de **50 % des déplacements, les motifs « obligatoires »** (travail, école-études, etc.) prédominent, attestant de l'importance de ce secteur dans le fonctionnement urbain de Metz Métropole. L'hétérogénéité et **l'équilibre relatif dans la répartition des différents motifs de déplacements** témoignent également de l'attractivité multifonctionnelle de cette polarité. Les **déplacements sont particulièrement importants le samedi** (66 233 déplacements – hors retour au domicile), avec toutefois une structure différente, puisque les loisirs dominent (40 % des motifs de déplacements) devant les achats (32 %) et l'accompagnement (17 %).

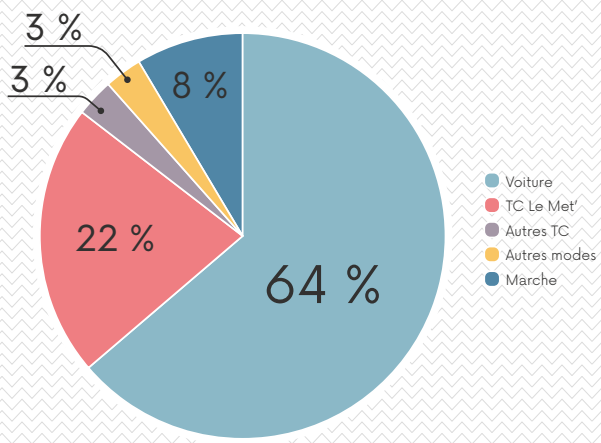
La voiture reste majoritaire (64 %) pour l'accès à ce secteur, qui profite d'une excellente accessibilité routière (A31, réseau viaire radial, bonnes conditions de circulation, etc.), ainsi que d'une offre de stationnement pléthorique.

Toutefois, avec 22 % de part modale (et même 25 % si l'on ne prend en compte que les déplacements des résidents de Metz Métropole), **le réseau Le Met' est fortement usité** (9 % de part modale à l'échelle de la métropole) **en lien avec :**

- la proportion importante de captifs (études) ;
- **la politique de stationnement,** mise en œuvre depuis les années 2000, qui vise à inciter à d'autres pratiques modales (en particulier pour les pendulaires) et à privilégier le stationnement des chalands/visiteurs, ainsi que les habitants du centre-ville ;
- **la très bonne desserte en transports collectifs,** avec un réseau Le Met' structuré historiquement en étoile (renforcé par la mise en œuvre du Mettis), qui permet un accès aisé depuis la périphérie métropolitaine vers l'hypercentre métropolitain.

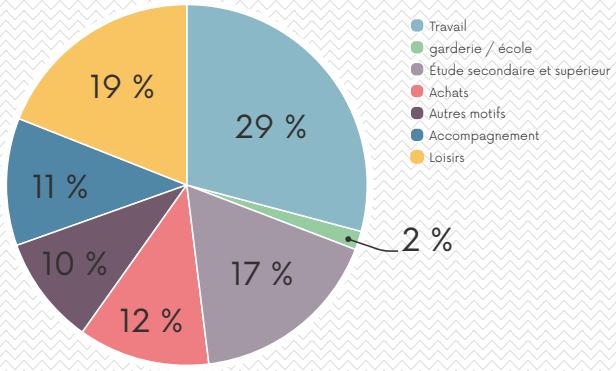
PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE L'HYPERCENTRE MÉTROPOLITAIN

Source : EDGT SCoTAM 2017



MOTIFS DE DÉPLACEMENTS VERS L'HYPERCENTRE MÉTROPOLITAIN

Source : EDGT SCoTAM 2017



Toutefois, **cet usage important du réseau Le Met n'est pas sans poser un problème avec une surcharge ponctuelle des lignes** desservant ce secteur en heure de pointe du matin (Mettis, Liane 3, etc.). **Le réseau viaire** connaît aussi **des problèmes de saturations,** essentiellement liés aux multiples fonctions supportées par **le réseau ceinturant l'hypercentre métropolitain.** Sont particulièrement concernés : le diffuseur A31 de Metz-centre, la rocade des boulevards, ainsi que les voies d'accès depuis la rive gauche (pont de Fer, etc.).

Le Mettis dans l'hyper-centre métropolitain, au niveau de l'arrêt Place de la République © Metz Métropole

Le faible usage du vélo en accès à l'hypercentre peut être mis sur le compte de la période de réalisation de l'EDGT, entre octobre et mars, période peu propice à l'usage de ce mode. Aux 76 000 déplacements quotidiens **s'ajoutent 78 300 déplacements internes au secteur** (hors retour au domicile), qui sont aux 2/3 motivés par les achats et les loisirs, **et réalisés à hauteur de 86 % à pied.** Malgré la faiblesse des distances à parcourir et la connectivité des rues circulables grâce au plateau piétonnier, **9 % des déplacements internes sont réalisés en voiture** dans les différents secteurs composant l'hypercentre,

Même si l'usage de la voiture se renforce le samedi (71 %), **la part des transports collectifs urbains se maintient à des niveaux relativement élevés** (15 %).

- **La façade est**

Située sur **la frange est de la ville de Metz et de la métropole,** cette polarité regroupe les secteurs : Technopôle, Actipôle, Sébastopol, CHR Mercy et Hôpital Schuman.

Voie vélo parc de la Cheneau à Metz © AGURAM

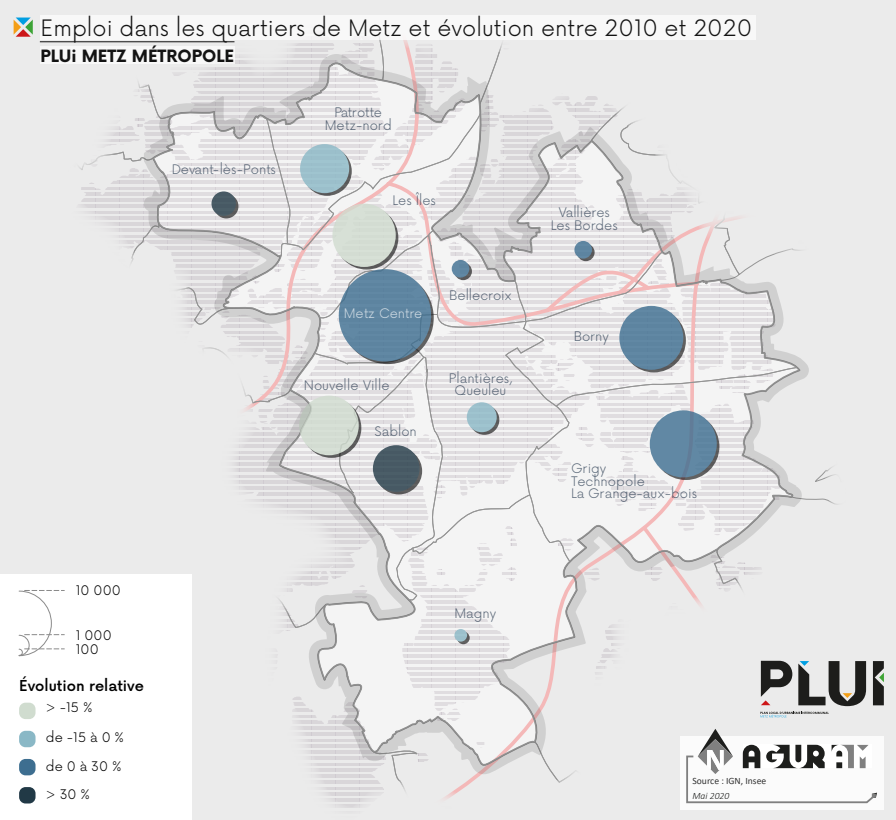
Premier pôle de santé de la Moselle, la façade est constitue un pôle d'emploi majeur de la métropole avec :

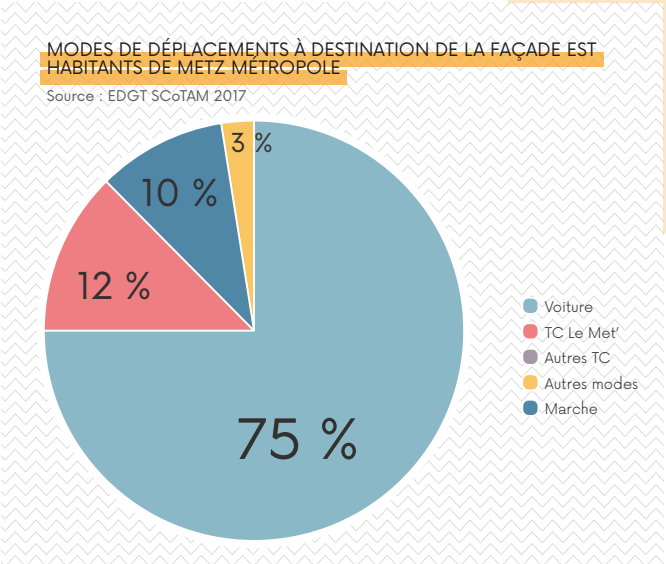
- 7 % des établissements (Sirène 2017) ;
- 20 % des emplois (22 000).

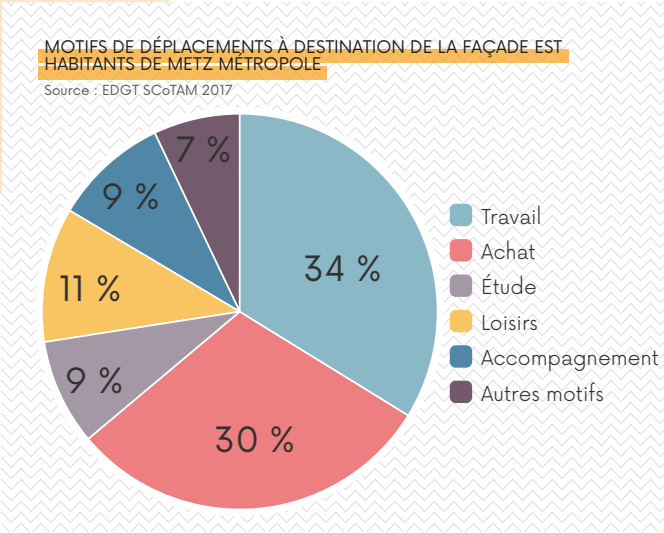
Ce secteur s'est particulièrement renforcé ces dernières années, avec un mouvement centrifuge des activités et de l'emploi depuis le centre de Metz. L'implantation des équipements hospitaliers (Mercy et Schuman) constitue le fait le plus marquant (3 500 emplois de santé délocalisés depuis le centre de Metz), parmi d'autres choix relevant de la politique de la ville (zone franche urbaine de la rue de Sarre).

Moins rayonnante que l'hypercentre métropolitain, **la façade est polarise tout de même 38 000 déplacements quotidiens en semaine,** dont 76 % (28 800) provenant de Metz Métropole et 24 % (9 100) du reste des EPCI du SCoTAM.

Du fait de **sa position excentrée et de son « hyper » accessibilité automobile** (A4, RN431, ensemble des RD irriguant l'est messin – RD954/RD603/RD999/RD 955), **ce secteur attire davantage de résidents des EPCI du SCoT hors Metz Métropole** que l'hypercentre métropolitain (en valeur absolue et relative).







Ce sont 9 500 déplacements internes à la zone qui sont dénombrés chaque jour en semaine, dont près des 2/3 effectués en voiture (60 %) et 37 % à pied. **Concernant les déplacements réalisés par les résidents de Metz Métropole,** près des 2/3 des déplacements sont liés au travail (34 %) et aux achats (30 %), la façade est se caractérisant davantage comme **une zone d'activités économiques et commerciales** que l'hypercentre métropolitain.

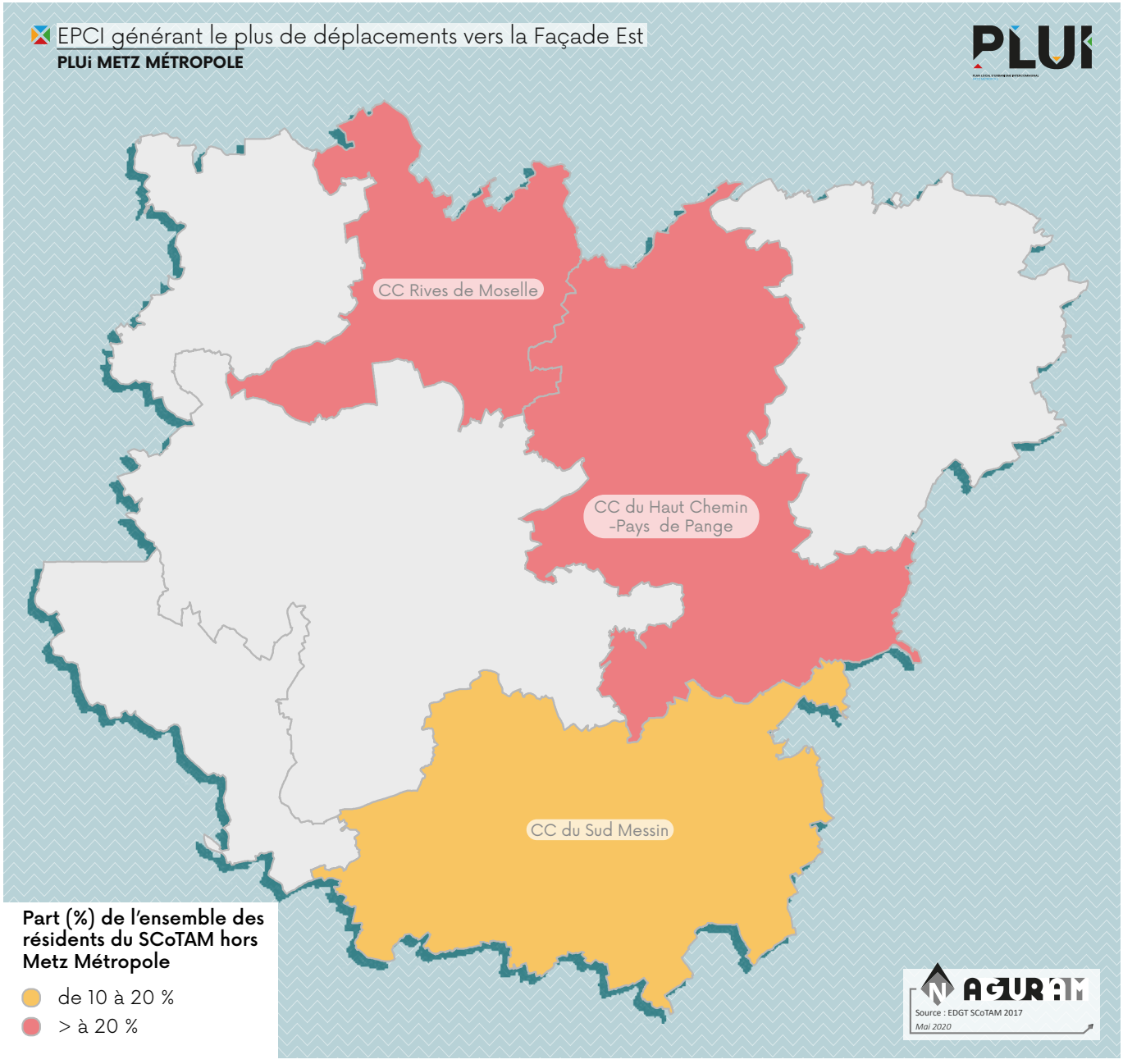
Les 3/4 des déplacements vers ce secteur se réalisent en voiture, l'utilisation du réseau Le Met' se limitant à 12 % de parts modales (dont 1/3 pour le motif étude et 9 % pour le motif travail). La bonne pratique de **la marche à pied** est principalement associée à **l'accès au Cora, depuis le secteur de Borny** (qui constitue un commerce de proximité dans ce cas), et **aux grandes écoles, depuis les résidences étudiantes** périphériques à la zone.

La surreprésentation de l'usage de la voiture individuelle est symptomatique des comportements de mobilité en accès aux polarités périphériques, alors même que **les secteurs contigus génèrent 60 % des déplacements** à destination de cette polarité.

De nombreux éléments peuvent éclairer sur cette prédominance de la voiture :

- un positionnement périphérique à proximité des axes structurants de circulation qui favorise l'usage de l'automobile, le rayonnement de ces espaces reposant en grande partie sur le développement de la rocade est, l'accroissement de la motorisation des ménages et le mouvement de périurbanisation de l'habitat ;
- la présence de grandes surfaces spécialisées et de centres commerciaux ;
- l'absence de contrainte de stationnement à destination, élément déterminant dans le choix du mode de transports ;
- la dispersion des lieux de résidences des personnes se déplaçant vers cette polarité, la structuration radiale historique des réseaux de transports (viaire, transports collectifs) ne permettant pas une massification à destination de cette polarité (en dehors de Mettis) ;
- les services Le Met', en dehors du Mettis, sont peu attractifs pour accéder à cette polarité (faible densité, vitesse commerciale dégradée en heure de pointe, offre insuffisante pour les lignes de rocade – C12 et C17, etc.) ;
- des contraintes fortes en accès et diffusion à partir des arrêts de transports collectifs (imperméabilité des espaces, etc.) ;
- l'absence de liaisons directes en transports collectifs avec le nord-est du territoire métropolitain (Saint-Julien-lès-Metz, Vallières, etc.).

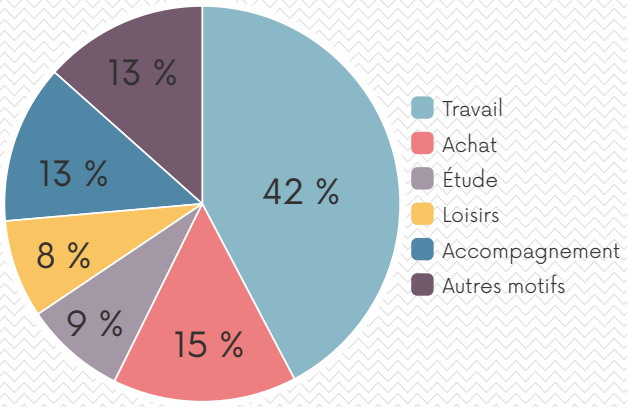
Les déplacements effectués par les résidents du SCoTAM (hors Metz Métropole) sont principalement motivés par le travail (42 %) et réalisés exclusivement en voiture (95 %).



L'absence d'offre de transports collectifs adaptée et efficiente entre les EPCI contigus et Metz Métropole pénalise, de fait, l'usage potentiel de ce mode de transports. Toutefois, la forte dispersion des populations périurbaines souhaitant accéder à cette polarité complexifie la construction d'une offre susceptible de répondre aux besoins.

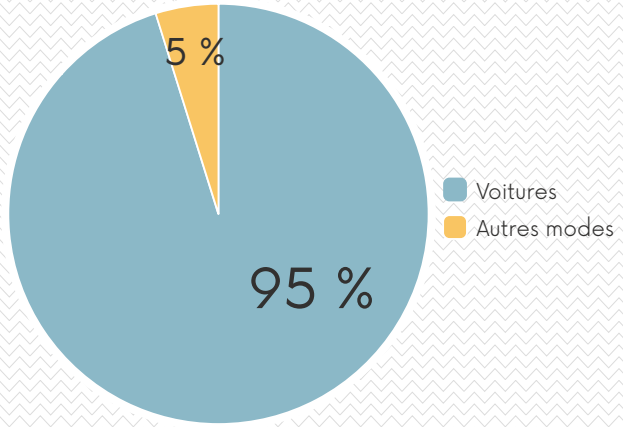
MOTIFS DE DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE LA FAÇADE EST RÉSIDENTS DU SCOTAM HORS METZ MÉTROPOLE

Source : EDGT SCoTAM 2017



MODES DE DÉPLACEMENTS À DESTINATION DE LA FAÇADE EST RÉSIDENTS DU SCOTAM HORS METZ MÉTROPOLE

Source : EDGT SCoTAM 2017



La polarité de la façade est rayonne sur un large espace périphérique avec :

- 66 % des déplacements issus de la CC du Haut Chemin-Pays de Pange, des Rives de Moselle et du Sud messin ;
- les Rives de Moselle profitent d'un réseau extrêmement performant pour accéder à cette polarité (A31/A4/RN431).

L'attractivité de ce secteur est également très importante le samedi, avec **27 000 déplacements réalisés, à 60 % motivés par les achats, et effectués** à 90 % en voiture.

Cette **prédominance de l'usage de la voiture a de forts impacts sur le réseau viaire de ce secteur,** avec des problèmes de congestion routière en heure de pointe du matin et du soir (horaires d'accès aux emplois), en lien avec la superposition des usages constatés :

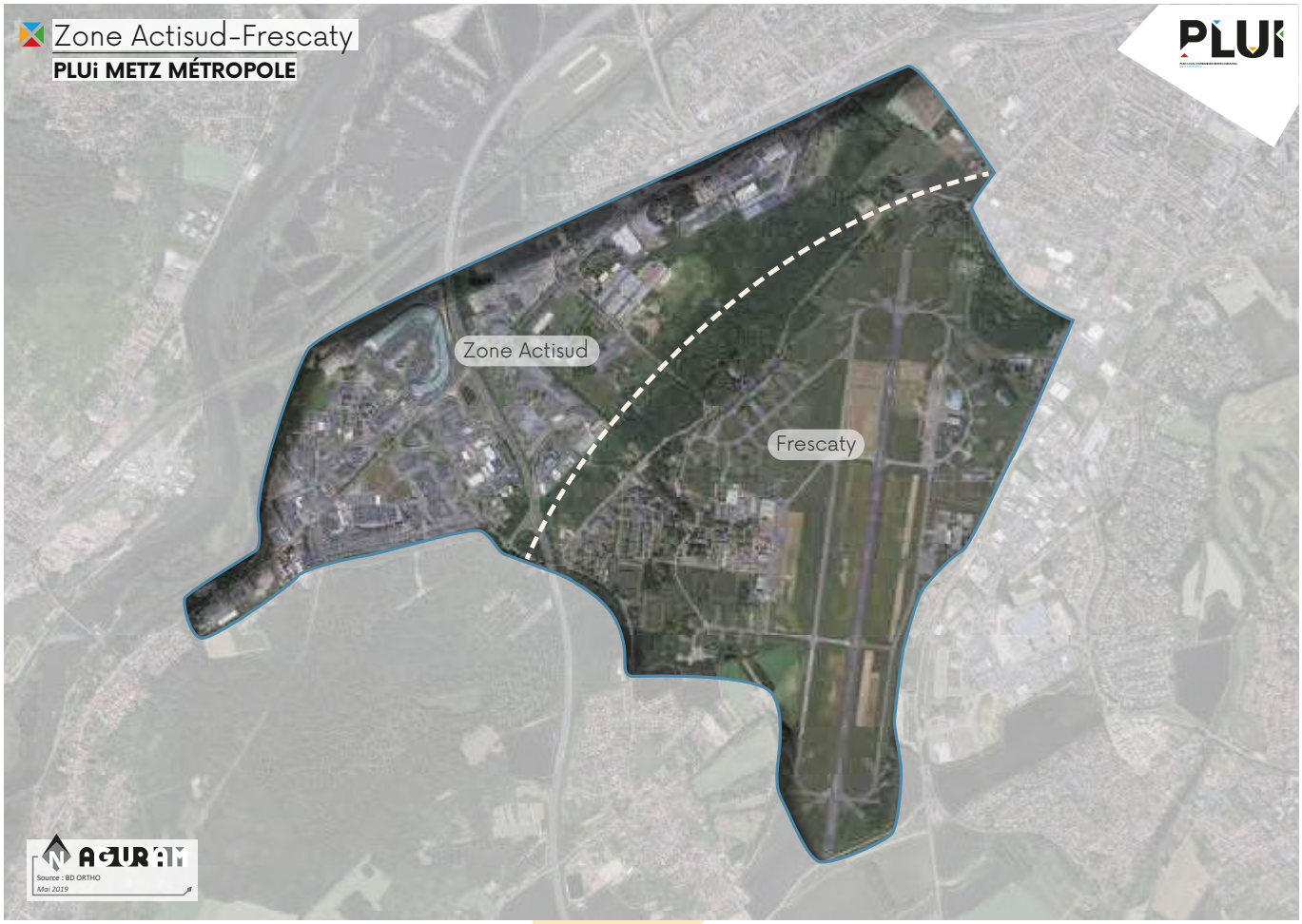
- accès au réseau structurant (RN431 puis A31 ou A4) pour les habitants de Metz Métropole ;
- accès à la polarité par les résidents de Metz Métropole (utilisation de la RN431 en tant que rocade urbaine pour le sud/sud-est du territoire métropolitain) ;
- accès à la zone et à ces pôles générateurs de trafic depuis les territoires périurbains ;
- porte d'entrée est du cœur métropolitain pour les résidents des secteurs est de la Moselle.

Les développements en cours et projetés de ce territoire (densification de l'Actipôle, renforcement des pôles de santé de Schuman et de Mercy, développement du parc du Technopole, etc.), **ainsi que l'urbanisation des communes** (Laquenexy, Ars-Laquenexy, Jury, Peltre, etc.) et des EPCI contigus (CC Haut Chemin - Pays de Pange, Sud messin) ne feront **qu'accroître les tensions existantes sur le réseau viaire.**

L'Actipôle sur la façade est de Metz © Le Républicain lorrain

- **Actisud et le plateau de Frescaty**

Composée d'une zone d'activités commerciales comptant parmi les plus importantes de France, accolée au Plateau de Frescaty qui constitue un des secteurs majeurs de développement de la métropole (à court, moyen et long termes), cette polarité se caractérise avant toute chose **par son caractère mono fonctionnel.** Ces principaux générateurs de trafics sont, à l'heure actuelle, le Waves, Cora, Décathlon et Castorama.

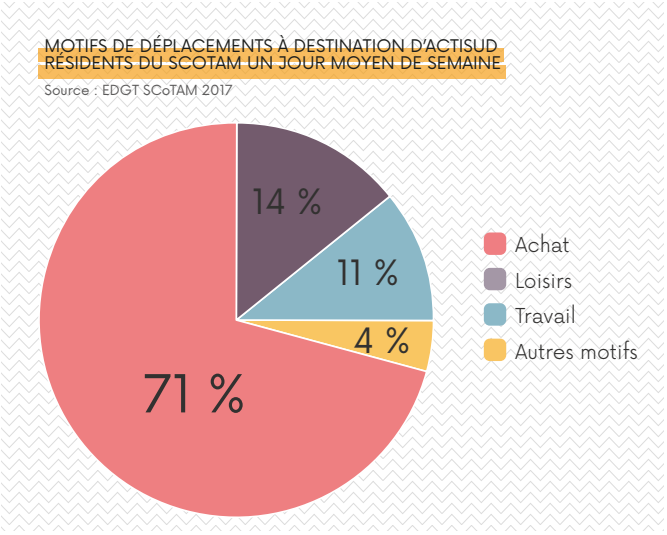


Seule **la zone Actisud sera traitée à travers les résultats de l'EDGT** (2017), le développement du plateau de Frescaty étant, à l'époque, embryonnaire (approximativement 750 emplois en 2020). De fait, il ne sera abordé qu'en terme d'enjeux à venir pour le territoire.

Positionnée sur la frange sud-ouest de Metz Métropole, **la zone d'activités commerciales d'Actisud** présente **la particularité d'être à cheval sur deux intercommunalités** (Metz Métropole et la CC Mad & Moselle), ce qui n'est pas sans conséquence sur son organisation, **particulièrement pour les mobilités** (bien qu'un schéma directeur soit en cours d'élaboration).

Avec 19 000 déplacements quotidiens en semaine, elle constitue une polarité de moindre envergure, compte tenu de la singularité des motifs de déplacements à destination. En effet, **les motifs de déplacements « optionnels »** (en opposition à « obligatoire » - travail et études) recouvrent **85 % des déplacements** à destination de la zone, **le travail** ne concernant que **11 %** (3 900 emplois uniquement sur la zone Actisud - données Sirène 2020).

Coincée entre la Moselle et le plateau de Frescaty, Actisud constitue un îlot déconnecté des tissus urbains moulinois et montigniens. L'A31, qui traverse la zone, constitue une contrainte très forte dans l'organisation des déplacements internes.



L'accès se fait quasi exclusivement en voiture, la forte proportion de déplacements optionnels pouvant expliquer en partie ce recours à la voiture. L'aire d'attraction de la zone, et l'organisation des systèmes de transports alternatifs à la voiture éclairent également sur cet usage écrasant de la voiture.

Ainsi, **55 % des zones émettrices de déplacements à destination d'Actisud en semaine ceinturent la zone :**

- Communes de Moulins-lès-Metz et de Montigny-lès-Metz ;
- Secteur d'Ars-Sur-Moselle (y compris Gravelotte) ;
- Rozérieulles (Sainte-Ruffine, Vaux, etc.) ;
- Jouy-aux-Arches / Corny sur Moselle ;
- Commune de Marly ;
- Secteur d'Augny (Cuvry, Coin-lès-Cuvry, Pournoy-la-Chétive, etc.).

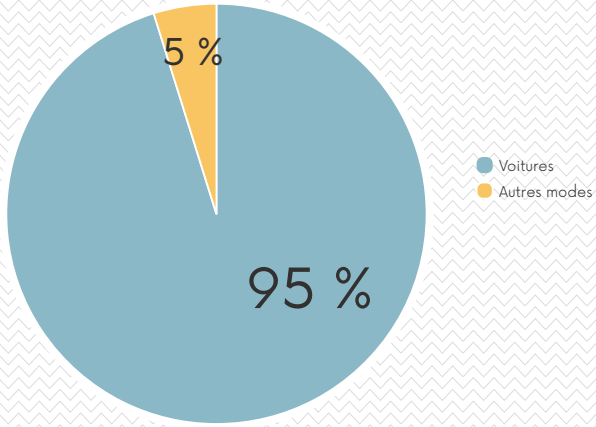
Mais, hormis le quartier de Moulins Saint-Pierre et le centre de Montigny lès Metz, aucun autre secteur ne dispose d'une liaison en transports collectifs directe et performante (Liane 1) avec Actisud. **Les autres offres de TC en rabattement sont peu performantes** (ligne de rocade C17, navette N84b entre Augny, transports à la demande entre Ars-sur-Moselle et « Castorama »).

Il n'existe aucune liaison directe entre la rive gauche (Moulins-centre et les communes contigües) et Actisud. La situation est identique entre le secteur de Marly et Actisud, ou bien depuis le secteur de Jouy et Corny-sur-Moselle qui relève d'une autre intercommunalité (Mad et Moselle).

La desserte interne en transports collectifs est également problématique. Assurée par une navette, l'accès à la zone impose une rupture de charge au terminus de la Liane 1 et de la C17 situé au niveau de Cora Moulins. La relative dispersion des établissements au sein de la zone, la mise en place d'une boucle de desserte, **l'absence d'aménagements favorisant la circulation des bus** (en particulier lors des congestions récurrentes du samedi) **et la médiocrité des cheminements piétons** (accès aux arrêts ou diffusion à partir de ceux-ci), ne favorisent pas l'usage des transports collectifs. Le **caractère diffus de la demande vers cette polarité périphérique** ne coïncide pas avec le schéma actuel des transports collectifs urbains structuré autour de radiales convergeant vers le cœur métropolitain.

MODES DE DÉPLACEMENTS À DESTINATION D'ACTISUD RÉSIDENTS DU SCOTAM HORS METZ MÉTROPOLE

Source : EDGT SCoTAM 2017



La **mono fonctionnalité de cette polarité** est encore **plus marquée le samedi avec 35 000 déplacements** à destination d'Actisud, dont 82 % pour le motif achat (90 % pour les motifs dits optionnels) La part des déplacements au motif « Travail » se réduisant de fait (3 %). La part modale de la voiture atteint ce jour-là 98 %. L'accroissement du nombre de déplacements à destination se conjugue avec une extension de l'aire d'attraction vers le centre-ville de Metz ou la CC du Sud messin. La structuration actuelle du réseau viaire (superposition des fonctions sur la voie principale – RD.657, etc.), **l'organisation des échanges avec l'A31** (déséquilibre au niveau des diffuseurs d'entrée et de sortie) et **la très forte concentration des trafics sur certaines plages horaires,** entraînent une saturation générale du secteur, le samedi après-midi essentiellement.

L'avenir d'Actisud s'inscrit aujourd'hui dans un cadre plus large, en coordination avec les enjeux soulevés par le développement du **Plateau de Frescaty et du secteur Tournebride** (connexions aux tissus urbains environnants, perméabilité du plateau, accessibilité multimodale, etc.). En complément d'une nécessaire intervention des différents acteurs sur la zone en elle-même (aménagement des espaces publics, organisation et requalification du réseau viaire, etc.), **la définition d'une stratégie globale de développement permettra de rompre l'isolement relatif dont souffre cette zone** en améliorant la connectivité (notamment en transports collectifs) avec les territoires environnants. Une réflexion en cours lancée conjointement par Metz Métropole et la CC Mad et Moselle (« Repenser la périphérie commerciale ») vise notamment à améliorer les connexions de la zone à son environnement proche et à construire une seule entité de projet avec le Plateau de Frescaty.

2.2. Vers une mobilité durable pour les habitants de Metz Métropole

Si la **voiture individuelle domine les déplacements des résidents** de la métropole, cela n'est pas sans générer des nuisances. Plusieurs autres modes de déplacements font l'objet d'aménagements et de pratiques parfois intenses dans certains secteurs du territoire. La **complémentarité entre tous les modes de transports doit indéniablement être privilégiée.**

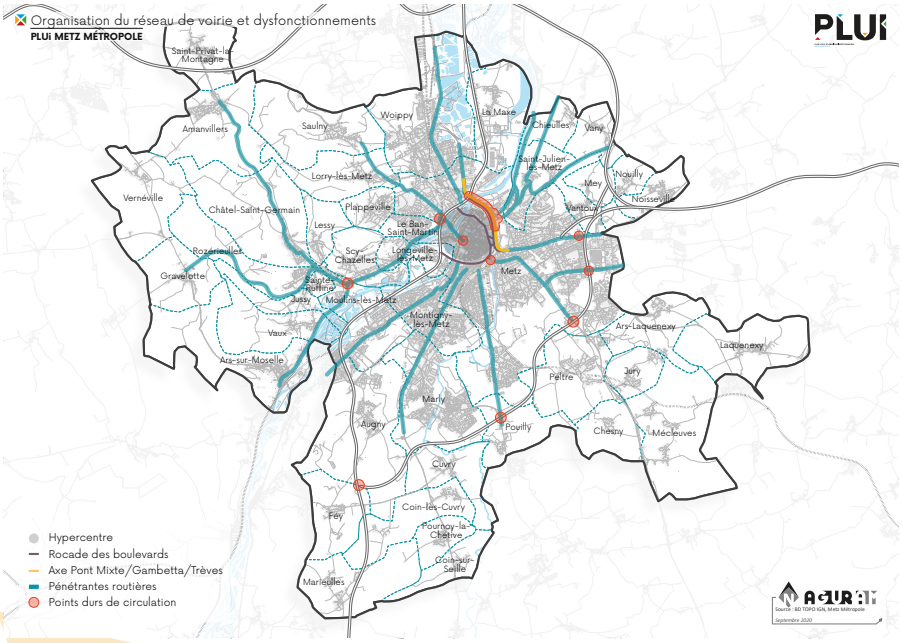
A. Un cœur métorpolitain facilement accessible par la route

Les conditions de circulation sont globalement satisfaisantes sur le territoire de Metz Métropole. Toutefois, un certain nombre de secteurs forment des points durs, particulièrement aux heures de pointe. Ces secteurs, localisés essentiellement au niveau du noyau urbain, sont, pour la plupart, des carrefours majeurs concentrant des volumes de flux trop importants.

Créé à partir des années 60, **le réseau autoroutier** d'orientation nord/sud et est/ouest, **complété, dans les années 2000, par une rocade** au statut de route nationale, **confère à la métropole une accessibilité de premier ordre.** Dotées de nombreux diffuseurs, **l'A31** et la **RN431** (principalement) font partie intégrante du système routier métropolitain. Elles permettent **un accès rapide aux différentes polarités métropolitaines** depuis le bassin de vie (hypercentre métropolitain, façade est, etc.), facilitent la mobilité de moyennes et de longues distances des résidents de la métropole (réseau aisément accessible), et favorisent les échanges internes à la métropole.

Toutefois, **l'accès à la métropole, ainsi que les échanges en interne, sont avant tout supportés par un réseau de radiales** (anciennes routes nationales ou départementales) **convergeant vers le cœur métropolitain.** Hérité en grande partie des anciennes voies romaines, ce réseau irrigue le bassin de vie, mais également l'espace urbain métropolitain (tous les secteurs de la métropole profitent de dessertes capacitaires), **facilitant ainsi les déplacements de la périphérie vers le centre.**

Si elle assure une accessibilité optimale, **la convergence de ces voies génère de nombreuses difficultés de circulation** liés à la concentration des infrastructures dans le cœur métropolitain, donc des trafics qui sont massivement orientés vers ce secteur.



Ces dysfonctionnements relèvent de :

- la connexion de plusieurs radiales sur un tronçon unique, générant des problèmes de congestion en période de pointe : Rozérieulles/Moulins-lès-Metz (RD603), Saint-Julien-lès-Metz (RD1/RD2/RD3) ;
- la présence de points de passage contraints de la Moselle et de l'A31 (pont de Fer/pont des Morts, pont de Verdun, pont Mixte) pour les flux provenant de l'ouest du territoire, formant autant de goulots d'étranglement ; cette situation est aggravée par le fait que la majeure partie des diffuseurs de l'A31 viennent se greffer sur ces ouvrages de franchissement, ceux-ci supportant de fait le trafic des radiales ainsi que le trafic autoroutier en accès au cœur métropolitain ;
- la concentration des radiales irriguant l'est et le sud (D913, D955) sur des carrefours (Camille Hocquard) qui constituent autant de passages contraints du faisceau ferroviaire (passage du Sablon, passage de Plantières, passage de l'Amphithéâtre).

En tant que réceptacle des voies radiales de la métropole, **la rocade des boulevards** (Foch, Jean XXIII, Maginot, Paixhans, etc.) **joue un rôle stratégique à l'échelle métropolitaine** en concentrant de nombreuses fonctions : **accès et distribution des trafics dans l'hypercentre métropolitain,** redistribution des trafics à l'échelle du cœur métropolitain, et notamment des échanges ouest/est.

ZOOM SUR
LES POINTS DURS DE CIRCULATION

SECTEUR MOULINS-LÈS-METZ

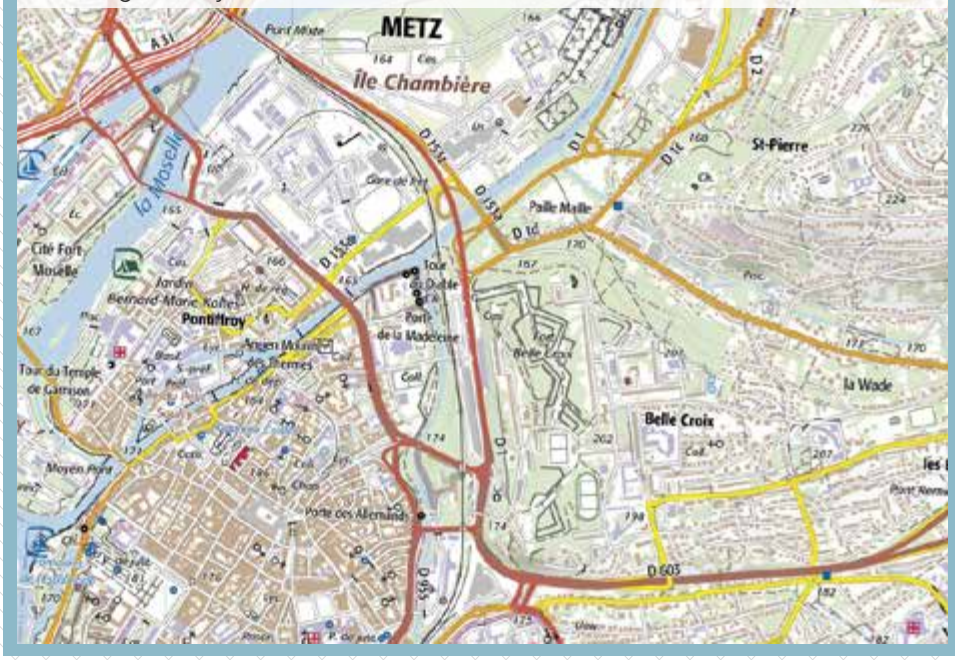
D'emprise très réduite et très urbaine, la traversée de Moulins-lès-Metz constitue le point de raccordement de plusieurs pénétrantes de la métropole (RD903/RD603 depuis Gravelotte, RD643 depuis Amanvillers/Châtel-Saint-Germain, flux provenant de Lessy, etc.). Le développement périurbain des secteurs ouest de la métropole et l'attractivité de celle-ci entraînent des déplacements pendulaires importants aux heures de pointe.

Heure de pointe du matin - Jour ouvré courant

Heure de pointe du soir - Jour ouvré courant

SECTEUR RUE DU FORT GAMBETTA - PONT MIXTE

Cet axe supporte de multiples fonctions (accès à la façade est depuis le nord-ouest du territoire, diffuseur autoroutier de Metz-Nord, accès au Nouveau Port et à la zone d'activités attenante, débouché des circulations du secteur nord –est via la RD/RD2/RD3, etc.) qui induisent des charges de trafics élevés tout du long de la journée.



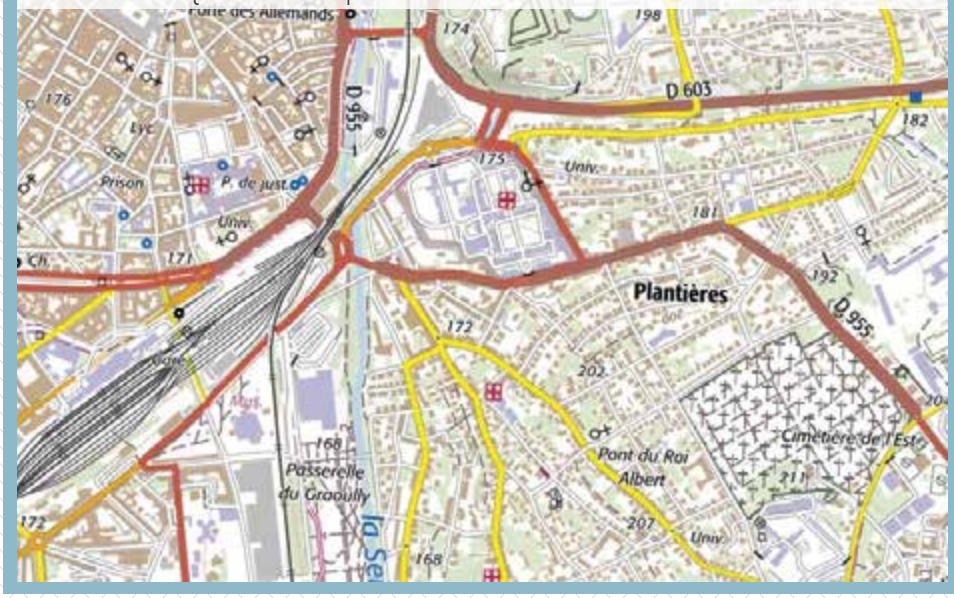
Heure de pointe du matin - Jour ouvré courant

Heure de pointe du soir - Jour ouvré courant

ZOOM SUR
LES POINTS DURS DE CIRCULATION

SECTEUR PLACE CAMILLE HOCQUARD

Positionné à proximité du point de franchissement du faisceau ferroviaire (passage de Plantières), le carrefour de la place Camille Hocquard supporte de nombreux trafics d'échanges entre l'hypercentre et la façade est, ainsi qu'entre l'avenue de l'Amphithéâtre et la voie rapide Est / axe Gambetta – Pont Mixte. La localisation de la gare routière n'est pas sans conséquence sur le fonctionnement du carrefour avec l'injection en heure de pointe de nombreux cars qui viennent perturber son fonctionnement.

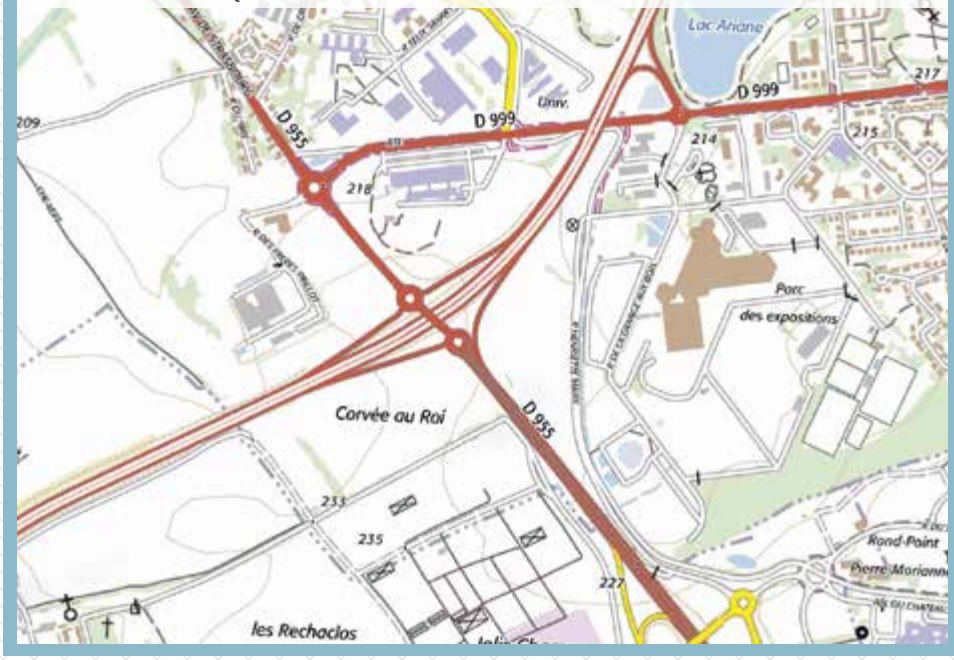


Heure de pointe du matin - Jour ouvré courant

Heure de pointe du soir - Jour ouvré courant

SECTEUR ROUTE DE STRASBOURG/DIFFUSEUR RN431

Porte d'entrée est/sud-est de la métropole depuis la RD955 et la RN 431, le diffuseur assure la desserte de pôles générateurs de trafics de premier ordre (Technopôle, Pôle Santé/Innovation de Mercy, etc.). Des volumes de trafics particulièrement importants en heure de pointe du matin et du soir génèrent une saturation du diffuseur ainsi que des voies d'accès à celui-ci.



Heure de pointe du matin - Jour ouvré courant

Heure de pointe du soir - Jour ouvré courant

Ainsi, **la structure radiale du réseau viaire fait principalement supporter au cœur métropolitain,** et particulièrement à la rocade des boulevards, **les échanges de périphérie à périphérie internes à la métropole.**

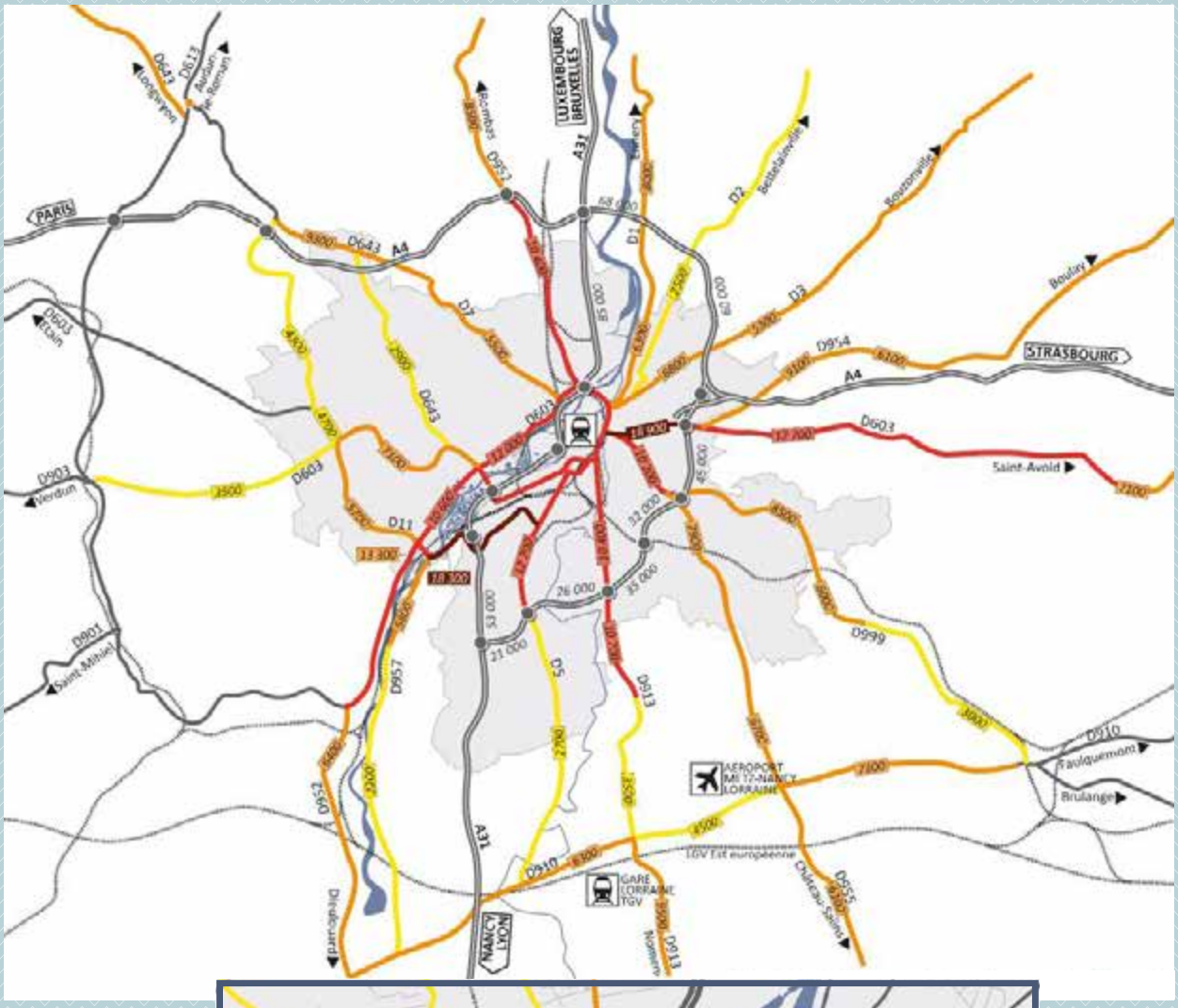
L'axe pont Mixte/rue du Fort Gambetta/boulevard de Trèves joue en partie ce rôle (en plus de l'accès à l'A31) pour les échanges rive droite/rive gauche pour les secteurs nord de la métropole, **en l'absence de franchissement de la Moselle entre Metz et Hauconcourt.**

Charges de trafic sur le réseau viaire

PLUi METZ MÉTROPOLE

PLUi

TRAFICS MOYENS JOURNALIERS ANNUELS



Zoom sur le Coeur Métropolitain

Source : ERA, données CD57, Ville de Metz - Données 2017

Au-delà, les échanges en rocade sont assurés par **le système autoroutier A31/RN431, via l'échangeur de Fey. Toutefois, sa position excentrée rend l'itinéraire moins attractif** (en dehors des flux en provenance du sud-ouest du bassin de vie), même si les remontées de files observées au niveau de l'échangeur de Fey dans le sens Metz/Technopôle (dont fait état la Dreal dans le cadre des études A31bis - comité de suivi centre datant de juillet 2017) semble témoigner de l'intérêt croissant porté à cet itinéraire.

L'absence de système de rocade constitué et efficient, entre la rocade des boulevards et l'itinéraire A31/RN431, induit des flux en transit au sein même du tissu urbain métropolitain.

Sont particulièrement concernés les quartiers de Montigny-lès-Metz (rue Saint-André, Chemin de Blory), du Sablon (Sente à My, rue Saint-Livier, rue Lothaire) et de Queuleu (rues Joseph Hénot, Montplaisir). Ces voies locales supportent, ainsi, des échanges inter-quartiers impactants pour la vie locale (effet également induit par le pincement de l'avenue de Strasbourg, à la suite de la réalisation du Mettis).

La montée en puissance de la façade est, en tant que pôle générateur de trafic, a accru les besoins de déplacements internes de périphérie à périphérie, mais également d'accès externe depuis le bassin de vie. Ainsi, les « portes d'entrées » de ce secteur, constituées des radiales (provenant de l'est) et des diffuseurs de la RN431, connaissent des dysfonctionnements (congestion liée à la surcharge ponctuelle du réseau) aux heures de pointe du matin et du soir.

Cette convergence des flux vers le cœur métropolitain, couplée à l'usage prépondérant de la voiture dans les déplacements vers les polarités de la métropole depuis le bassin de vie, impliquent des charges de trafics très élevées sur sections urbaines de l'A31 et de la RN431,

L'avenue de Nancy à Metz supporte un trafic important © Le Républicain lorrain

ainsi que sur les radiales :

- 90 000 véhicules/jour au droit de Metz sur l'A31 en 2018 ;
- 44 000 véhicules/jour au droit de Borny sur la RN431 ;
- plus de 30 000 véhicules/jour sur l'avenue Foch ;
- une moyenne de 25 000 véhicules/jour sur la rocade des boulevards ;
- 17 000 véhicules/jour sur l'avenue Franiatte.

Les radiales se chargent à mesure de leur progression dans l'espace urbain métropolitain, attestant de leur rôle prépondérant dans l'organisation des circulations internes du territoire. Or, la fonction circulatoire de ces axes s'est longtemps imposée à travers un référentiel d'aménagement très routier (largeur de voies, espaces publics dédiés majoritairement à la circulation automobile et au stationnement, etc.), **alors même que ces voies irriguent des espaces urbains denses, où la vie locale prédomine** (avenue de la Libération, avenue Franiatte, rue de Pont-à-Mousson, rue du Général de Gaulle, rue Clémenceau à Ars-sur-Moselle, etc.).

Les charges de trafic, et la monofonctionnalité de certains de ces axes, sont extrêmement impactants pour les populations résidentes (source de nuisances multiples). Celles-ci détériorent fortement la qualité de vie (« qualité de ville ») des espaces traversés (bruit, etc.), et pénalisent les autres modes de transports. Dans ce cadre, l'action de la métropole **pour accroître la vitesse commerciale (et donc l'attractivité) des lignes du réseau Le Met',** par l'aménagement de sections en sites propres, vise à promouvoir d'autres pratiques de mobilité.

La carte stratégique air et celle du bruit routier sur le cœur métropolitain mettent parfaitement en exergue les espaces urbains impactés par les nuisances liées aux trafics routiers (voir carte page 31).

B. Une hausse de fréquentation dans les transports collectifs

La **mise en œuvre du Mettis, et la restructuration concomitante du réseau en octobre 2013,** ont totalement bouleversé l'offre et l'usage des transports collectifs dans la métropole. La hiérarchisation du réseau opérée visait, avant toute chose, à **simplifier l'offre, améliorer sa lisibilité et l'optimiser** autour de différents niveaux de services adaptés aux caractéristiques du territoire.

Cette restructuration s'est organisée autour de plusieurs axes :

- une rationalisation de l'offre **par la mise en place de 2 lignes de Bus à haut niveau de service (BHNS), dotées d'un matériel capacitaire** (qui a permis de remplacer 5 lignes de l'ancien réseau des TCRM), avec une amplitude de service étendue ; mais surtout **une offre plus lisible grâce au cadencement et à la simplification des itinéraires** (suppression de nombreuses antennes, etc.) ; cette réalisation s'est accompagnée de la création de 3 parkings relais afin de favoriser le transfert modal entre la voiture et le Mettis ;

- **un engagement de moyens** (amplitude, fréquences, etc.) **sur les lignes majeures du réseau** (L), qui desservent les secteurs les plus denses de la métropole **dans une configuration radiale ;**

- la création de lignes complémentaires (C), **permettant d'offrir une desserte plus fine que les radiales, dans une logique de relations interquartiers,** avec un niveau de service moins élevé ;

- la constitution d'une offre suburbaine (P), régulière ou à la demande, qui favorise soit l'accès direct au cœur métropolitain, soit le rabattement sur les lignes structurantes du réseau ;

Finalisation des travaux rue Leclerc de Hauteclocque à Metz
© Le Républicain lorrain

Le Mettis au niveau de l'arrêt Seille © Metz Métropole

- des navettes régulières ou sur réservation pour les liaisons intra-quartiers, ou en rabattement sur une ligne C ou L ;

- le **développement de 4 lignes de « retours nocturnes » (Flexo) depuis le centre-ville de Metz** (place de la République) et le complexe Kinépolis de Saint-Julien-lès-Metz vers les quartiers et les communes de Metz Métropole ;

- le renforcement de l'offre générale **par l'intégration tarifaire des 4 haltes ferroviaires du territoire,** les 3 lignes TER concernées constituant autant de Transport collectif en site propre, permettant de relier la périphérie à l'hypercentre métropolitain.

Pour autant, le réseau ne s'est pas figé en 2013, **Metz Métropole et les Tamm (Transports de l'agglomération de Metz Métropole) l'adaptant au fil du temps, afin de répondre au mieux aux besoins exprimés,** et à l'organisation des différents territoires composant la métropole, dans un souci d'amélioration de la lisibilité et d'optimisation des moyens mis en œuvre. **Les modifications apportées sur le secteur est du territoire, avec des rabattements de lignes suburbaines** et des navettes sur les lignes structurantes du réseau, ou bien la simplification et l'optimisation de l'offre au niveau de la L5 dans la desserte du secteur de Châtel-Saint-Germain, Jussy et Sainte-Ruffine, sont les exemples les plus récents.

Les évolutions ne se limitent pas à l'offre, puisque **de nombreux investissements ont également été réalisés afin d'augmenter la vitesse commerciale des lignes du réseau,** et ainsi améliorer leur attractivité (site propre rues de Verdun et Leclerc de Hauteclocque, quai du Rimport, etc.).

Le Mettis est un formidable levier de requalification des espaces publics

La réalisation de Mettis ne s'est pas limitée à l'intégration d'un simple système de transports capacitaire. Il a constitué une formidable opportunité pour les collectivités (Metz Métropole, Villes de Metz et de Woippy) pour repenser les espaces publics impactés directement par celui-ci (avenue de Strasbourg, etc.) ou bien connexes au projet (rue du Pont des Morts, etc.).

PLACE DU SAULCY

Avant Mettis

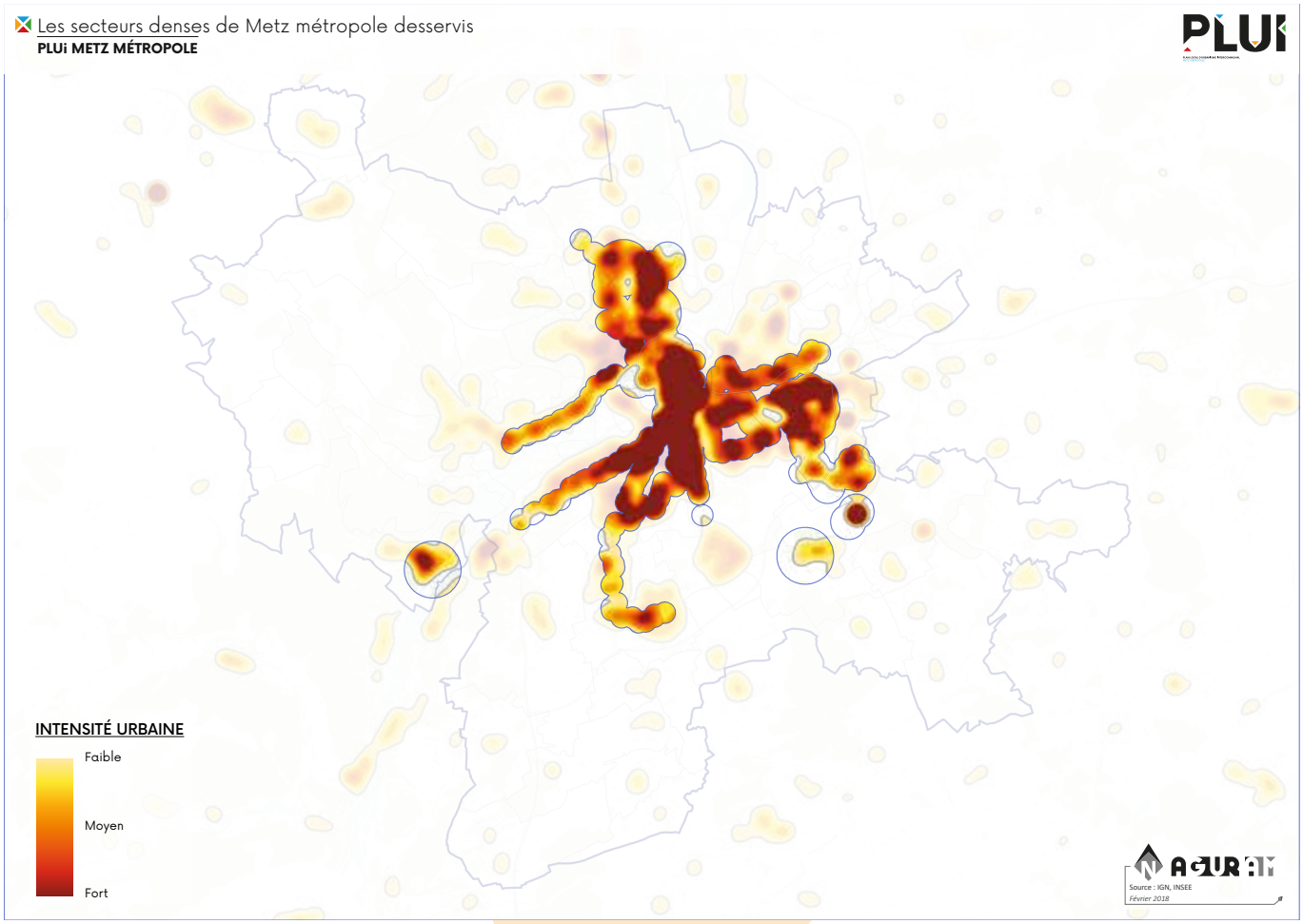
Après Mettis

AVENUE DE STRASBOURG

RUE GAMBETTA

RUE DU PONT DES MORTS

Cette restructuration permet aujourd'hui de desservir 64 % de la population métropolitaine et 72 % des emplois par une offre Le Met' structurante (Mettis, Lianes, haltes ferroviaires).



▪ **Une fréquentation qui explose mais qui s'essouffle**

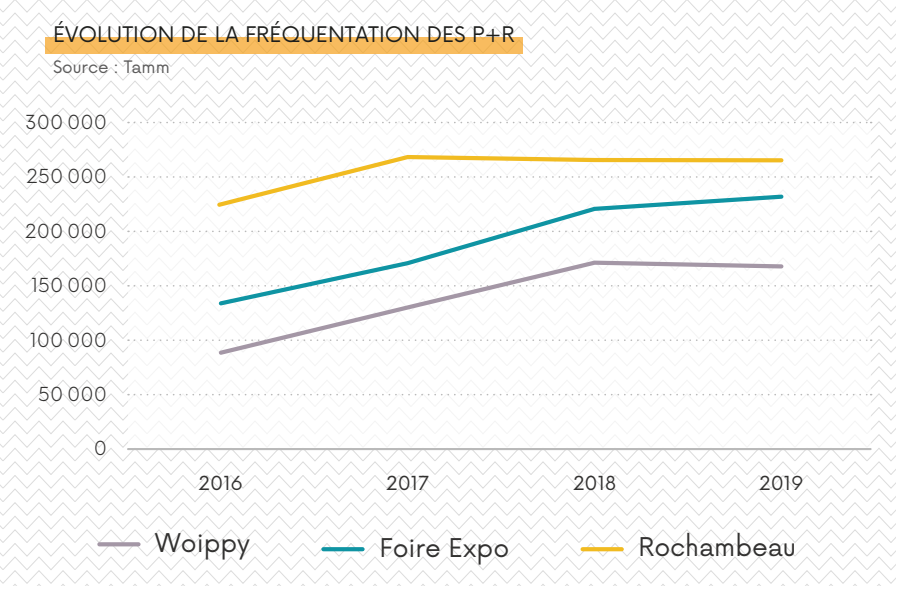
La hausse de fréquentation attendue à la suite des actions engagées en matière de transports collectifs **ne s'est pas faite attendre.** Le succès a été immédiat et a permis d'enrayer la baisse de fréquentation, qui touchait l'ancien réseau depuis 2006. La fréquentation s'établit (pour 12 mois glissants) à 23,5 millions de validations en février 2020, soit **une hausse de 37 % du nombre de validations par rapport à la première année de mise en service** du réseau. Cette restructuration a permis de renforcer l'usage du réseau avec 101 voyages par an et par habitant en 2018 contre 70 en 2009.

Avec 40 % des fréquentations du réseau, le Mettis participe pour une large part à la dynamique observée.

L'usage croissant des **parkings relais du Mettis** (+ 48 % entre 2016 et 2019) atteste également **de l'évolution des pratiques d'intermodalité des résidents du bassin de vie** (en grande partie encouragées par la réglementation du stationnement au niveau de l'hypercentre métropolitain).

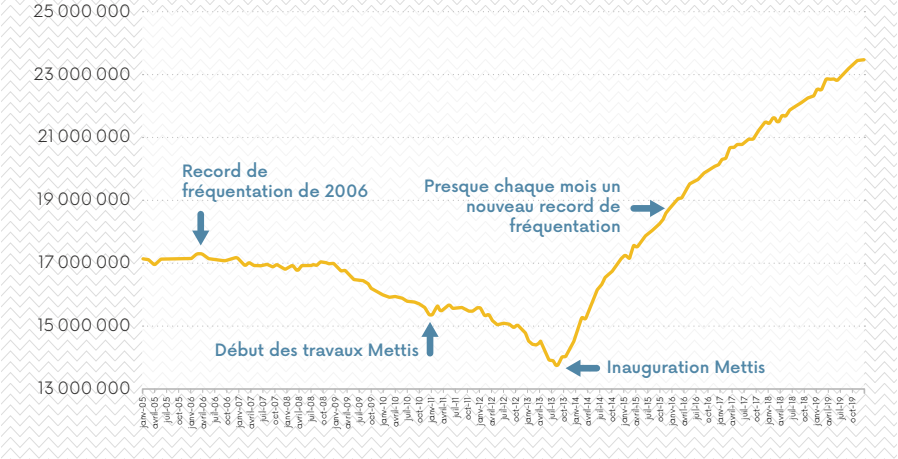
ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES P+R

Source : Tamm



FRÉQUENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA MÉTROPOLE

Source : Tamm

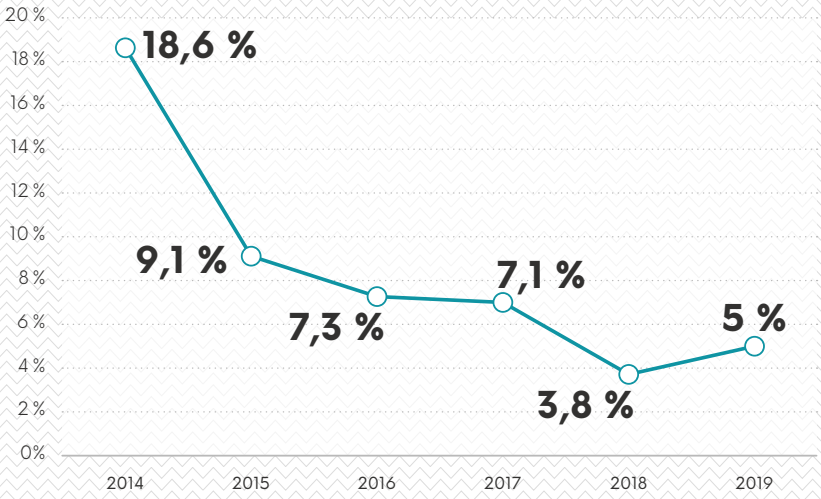


Même si elle reste positive, la courbe de fréquentation du réseau à tendance à s'émousser. « **L'effet Mettis » et la restructuration du réseau s'essoufflent quelque peu. En effet, le réseau présente un certain nombre de dysfonctionnements** qui nuit à son attractivité :

- victime de son succès, **Mettis, ainsi que certaines lianes, connaissent des surcharges importantes** en hyper pointe du matin, qui fragilisent leur attractivité ;
- même si elle coïncide avec l'organisation générale des mobilités à l'échelle de la métropole, **la structure radiale du réseau ne permet pas de répondre, ou qu'imparfaitement** (C17, C14), aux **besoins de déplacements en rocade** (offre peu attractive, itinéraires compliqués, etc.) ;
- une couverture du réseau structurant qui omet certains secteurs présentant de fortes intensités urbaines (Hauts de Vallières, etc.) ;
- une certaine faiblesse de l'offre au regard des besoins de mobilités quotidiens des métropolitains (offre dégradée entre 11h et 14h30 et à partir de 19h30) ;
- l'évolution des lianes (mais également des Cités) dans la circulation générale sur des axes supportant des trafics importants (voiries radiales du réseau), ce qui nuit à leur vitesse commerciale et à leur régularité, pénalisant de fait leur attractivité, et les rendant peu concurrentiels par rapport à la voiture ;
- **la difficulté de répondre aux besoins de déplacements en rabattement sur les zones d'activités périphériques** (Actisud, Actipôle, etc.).

COURBE DE CROISSANCE DE LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU LE MET

Source : Tamm



D'autre part, **les gares périurbaines peinent à être considérées, dans la pratique, comme faisant partie intégrante de l'offre Le Met',** alors qu'elles disposent :

- d'une offre conséquente (20 allers vers Metz et 19 retours pour la gare d'Ars-sur-Moselle) ;
- de temps de parcours tous inférieurs à 6 minutes en direction de Metz-Ville.

Même si le nombre de validations est croissant (+18 % entre 2015 et 2019), il ne concerne que 72 851 validations sur les 22 500 000 comptabilisées en 2019.

Le réseau offre **une desserte performante en transports collectifs aux quartiers concernés par le contrat de ville de Metz Métropole** (hormis les Hauts de Vallières, très excentrés et isolés par le relief et la voie rapide est, et qui ne disposent que d'une offre Cités).

Les quartiers prioritaires de la ville de Metz

PLUi METZ MÉTROPOLE

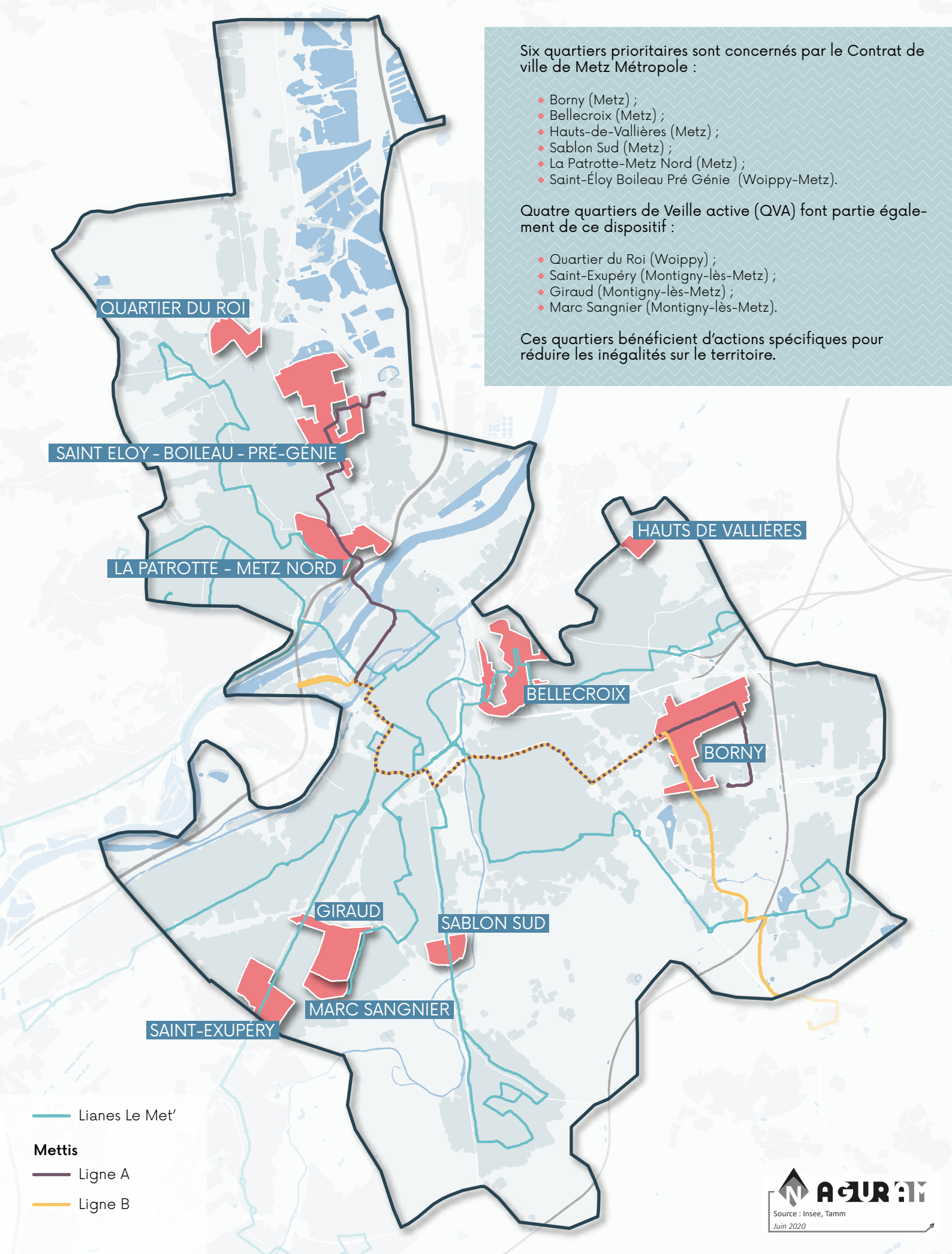
Six quartiers prioritaires sont concernés par le Contrat de ville de Metz Métropole :

- Borny (Metz) ;
- Bellecroix (Metz) ;
- Hauts-de-Vallières (Metz) ;
- Sablon Sud (Metz) ;
- La Patrotte-Metz Nord (Metz) ;
- Saint-Éloy Boileau Pré Génie (Woippy-Metz).

Quatre quartiers de Veille active (QVA) font partie également de ce dispositif :

- Quartier du Roi (Woippy) ;
- Saint-Exupéry (Montigny-lès-Metz) ;
- Giraud (Montigny-lès-Metz) ;
- Marc Sangnier (Montigny-lès-Metz).

Ces quartiers bénéficient d'actions spécifiques pour réduire les inégalités sur le territoire.



Source : Insee, Tamm

Juin 2020

C. La difficile régulation du stationnement et la valorisation des espaces publics

Le stationnement constitue, avec les transports collectifs, le levier de mise en œuvre des politiques de mobilité ayant été le plus actionné dans la métropole.

Outil essentiel pour **faciliter l'accès automobile à l'hypercentre métropolitain,** et donc **participer** à sa vitalité et à son attractivité (parmi d'autres facteurs tels que la qualité des espaces publics, la diversité commerciale, etc.), **la politique de stationnement relève également de :**

- la reconquête des espaces publics, accaparés pendant longtemps par l'automobile, afin de favoriser les modes actifs et, plus globalement, la qualité de l'espace urbain ;
- l'organisation des mobilités à l'échelle du bassin de vie, en vue d'encourager le report modal au profit des modes alternatifs à la voiture individuelle, et ainsi en limiter l'usage (le stationnement est un des leviers déterminants du choix modal).

Ainsi, **la politique de stationnement conduite** au niveau du principal pôle générateur de trafic du bassin de vie **s'est construite autour d'un mélange de ces différents enjeux :**

- **suppression des parkings de surface** (République, Saint-Jacques, Saint-Louis, Marché Couvert, etc.), afin de construire des espaces publics de qualité, propices à la déambulation et à l'animation urbaine (extension du plateau piétonnier) ;
- **réduction des places sur voirie,** afin de limiter les trafics parasites induits par la recherche de place (et ses effets néfastes), et de récupérer des espaces publics pour l'insertion du Mettis, etc.;

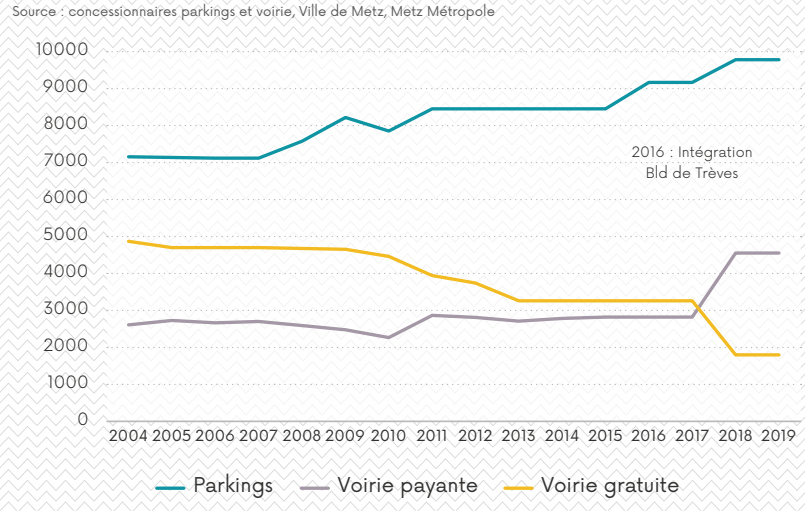
Avant 2010, un vaste parking aérien occupait la Place de la République à Metz © Le Républicain lorrain

- **augmentation de la capacité globale de stationnement par la construction de parcs en ouvrage** (Mazelle, Paixhans, Centre Pompidou-Metz, etc.) pour répondre à la demande mais également la canaliser (un ouvrage à venir rue Louis le Débonnaire à proximité de Muse) ;
- **suppression des places gratuites et régulation, afin de favoriser les chalands et les visiteurs** (principe d'optimisation des places par la rotation), ainsi que les résidents, et au contraire d'inciter les pendulaires (travailleurs, etc.) à d'autres pratiques modales d'accès (TC essentiellement).

Cette politique se poursuit notamment avec l'extension du stationnement payant sur voirie en 2017 (les Îles, le Pontiffroy, Nouvelle-Ville, bas de Queuleu et du Sablon, etc.), ou avec le projet de **renforcement de l'offre de stationnement autour de la gare et du quartier de l'Amphithéâtre.**

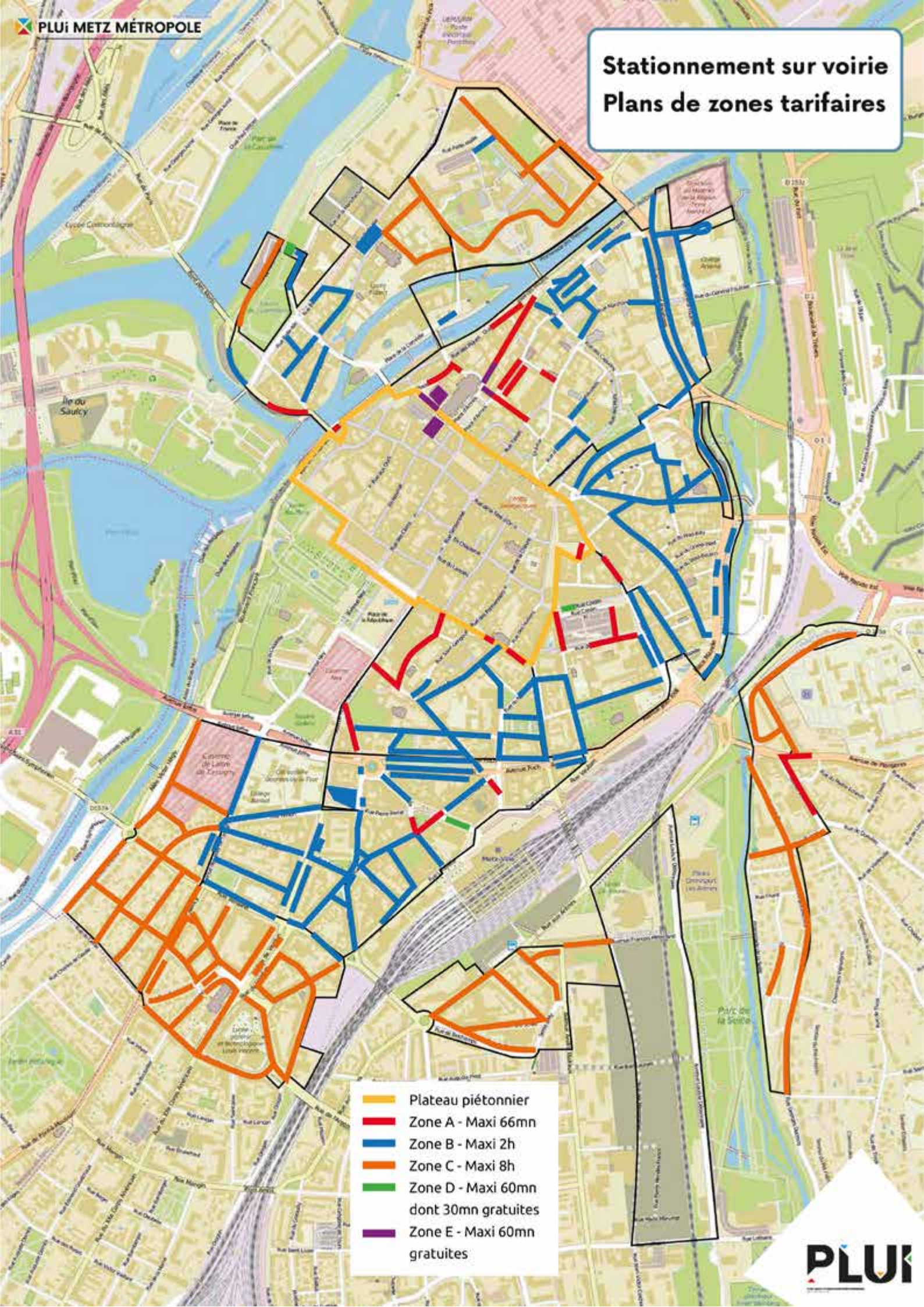
ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT

Source : concessionnaires parkings et voirie, Ville de Metz, Metz Métropole



PLUi METZ MÉTROPOLE

Stationnement sur voirie
Plans de zones tarifaires



PLUi

L'offre de stationnement est pléthorique sur le centre du cœur métropolitain, avec un total de **16 117 places en 2018,** dont 60 % en parc. Il n'y a plus de places de voirie gratuites dans ce secteur. Seules quelques poches de stationnement gratuites subsistent à proximité de la zone règlementée :

- parking « sauvage » de l'Hôtel de Police : 365 places ;
- zone universitaire du Saulcy : 420 places ;
- Chambière (avenue de Blida) : 165 places ;
- Fort Moselle : 281 places ;
- Parking patinoire à Longeville-lès-Metz : 580 places.

Après une période de recul, **la fréquentation des parcs de stationnement n'a cessé de croître depuis 2013** (+37,2 % entre 2013 et 2019, imputable également aux nombreux parcs créés), alors que celle de la voirie s'inscrit tendanciellement à la baisse (hausse de la dernière période étant induite par l'extension de la zone de stationnement règlementée).

Cette « abondance » d'offres de stationnement, et particulièrement en ouvrage, n'est jamais totalement utilisée, que ce soit en semaine ou le samedi.

Ainsi, selon une enquête menée sur la fréquentation de « deux journées-types » (hors parking du Port Saint-Marcel), **2 500 à 2 700 places de stationnement sont disponibles en permanence dans les parkings du centre-ville** (taux d'occupation se situant autour de 70 %).

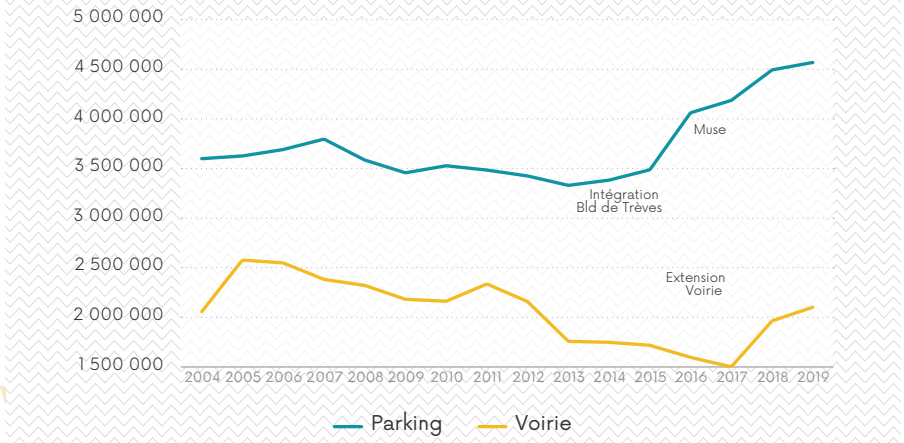
Cette réalité cache des situations particulières entre les différents parkings du cœur métropolitain, en lien notamment avec la multifonctionnalité de ce secteur.

Ainsi, les parkings de l'hypercentre (Coislin, République, Cathédrale Saint-Jacques, Théâtre-Comédie) sont davantage utilisés le samedi (motif achat notamment) que durant la semaine, alors que les parkings du secteur gare (Centre Pompidou-Metz, Muse, Gare-Charles de Gaulle, Gare de Metz-Lafayette et Saint-Thiébault) **présentent le profil inverse** (forte utilisation liée à la gare pour les déplacements professionnels la semaine).

	Parc	Payant voirie	Gratuit	Total
Metz-Centre	6 317	1 049	-	7 366
Amphithéâtre	1 452	841	-	2 293
Boulevard de Trèves	717	-	-	717
Nouvelle Ville	241	1 215	-	1 456
Ancienne Ville	670	758	-	1 428
Les Îles	386	692	1 779	2 857
Ensemble	**9 783**	**4 555**	**1 779**	**16 117**

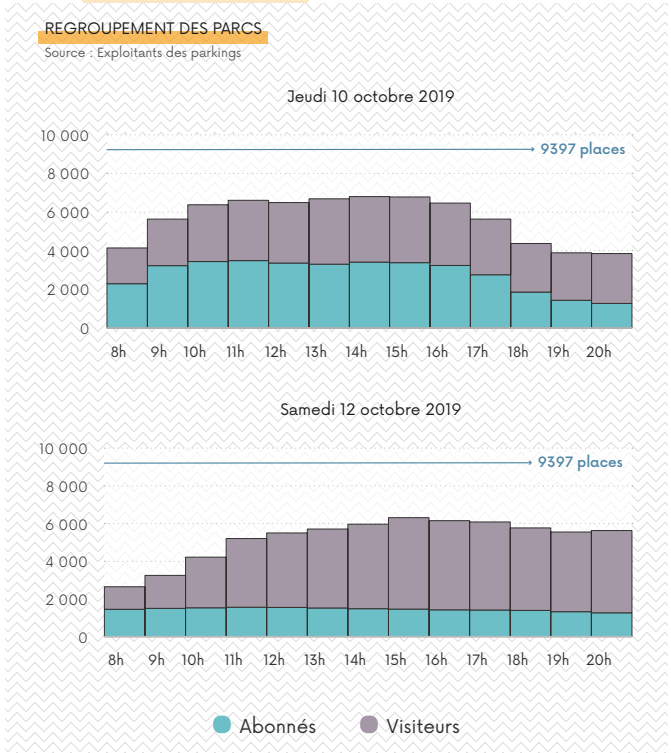
ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES PARCS DE STATIONNEMENT ET DE LA VOIRIE

Source : concessionnaires parkings et voirie, Ville de Metz, Metz Métropole



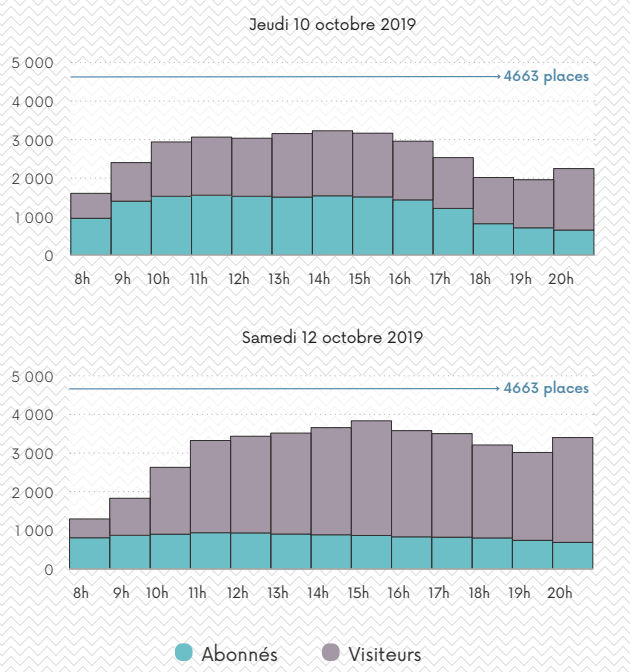
REGROUPEMENT DES PARCS

Source : Exploitants des parkings



PARKINGS HYPERCENTRE

Source : Exploitants des parkings



PARKINGS GARE

Source : Exploitants des parkings

En ce qui concerne **l'impact de la politique de stationnement sur les pratiques modales des personnes en accès à l'hypercentre de la métropole,** il est difficilement mesurable. Pour autant, certaines évolutions observées semblent attester d'une évolution des comportements modaux en accès à ce secteur :

- la croissance de l'usage du réseau Le Met' et des P+R Mettis (+48 % entre 2016 et 2019) ;
- l'utilisation de parkings « d'opportunité » à proximité des arrêts du réseau structurant (Mettis, Lianes), à Metz, Marly et Montigny-lès-Metz notamment.

Quoi qu'il en soit, **l'impact de la zone règlementée sur les usagers de ce secteur est réel. La Ville de Montigny-lès-Metz ayant été dans l'obligation de mettre en place de nouvelles zones règlementées** (zones bleues) pour contrecarrer l'effet de bord de la politique de stationnement messine (forte pression du stationnement sur les rues du Canal, du Génie, etc.). Le quartier du Sablon à Metz est également fortement impacté du fait de la présence de la gare centrale et de la proximité de l'hypercentre métropolitain.

Le succès du parking de la patinoire, à proximité du plan d'eau, dans la commune de Longeville-lès-Metz, en semaine mais aussi le week-end, découle également de la politique du stationnement mise en œuvre à Metz.

En dehors de la zone règlementée, la question du stationnement se focalise le plus souvent sur la problématique de l'encombrement des espaces publics.

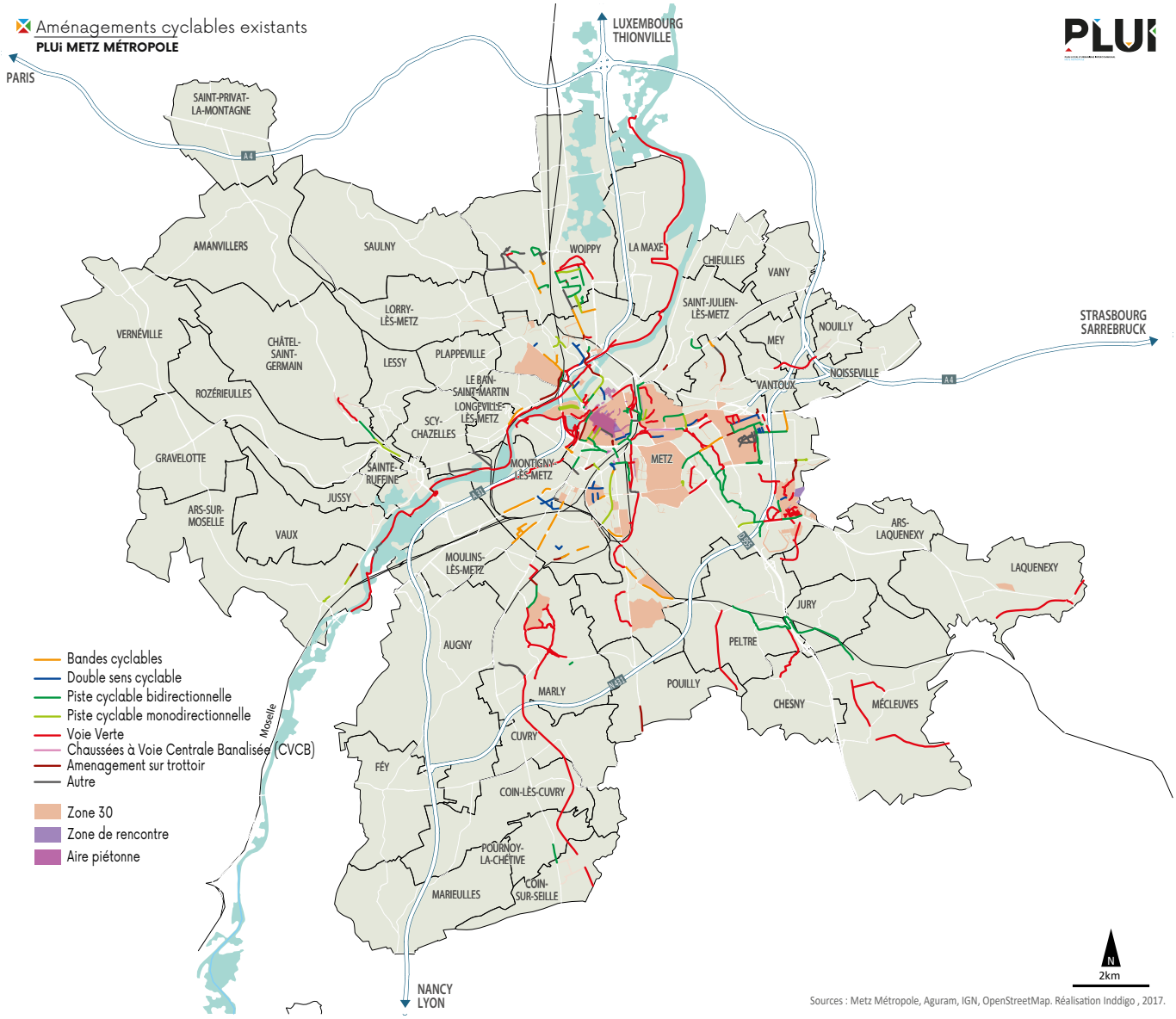
La motorisation croissante des ménages (voire la multi motorisation dans certains secteurs), l'inadaptation du réseau de voirie, le déficit de stationnement privé de certains tissus urbains et périurbains anciens, mais également les comportements inciviques des résidents (stationnement « en bas de chez moi », stationnement sur les trottoirs, etc.), transforment l'espace public en variable d'ajustement, au détriment des modes actifs (problèmes de sécurité des cheminements), et plus globalement du cadre de vie.

Les collectivités sont souvent démunies face à cette pression du stationnement résidentiel : multiplication de mobiliers spécifiques visant à protéger les espaces piétons (mais qui gênent souvent davantage ceux-ci), rareté et cherté du foncier qui font obstacles à la création de parkings, etc.

Stationnement qui encombre les cheminements piétons à Ars-sur-Moselle
© AGURAM

D. Un réseau cyclable à valoriser et compléter

Relevant d'une compétence communale jusqu'au passage en métropole, les aménagements cyclables ont été pendant longtemps développés dans une logique locale, **sans plan d'ensemble, avec de fortes disparités d'intervention entre les communes.**



Au-delà de cette problématique, **les contraintes topographiques présentes sur le territoire ont également joué, en créant de fortes distorsions dans la répartition spatiale des aménagements** à l'échelle de la métropole : très peu développés sur le plateau ouest, forte concentration dans le cœur métropolitain et quelques communes du noyau urbain, mais également dans la vocation même de ceux-ci (la voie verte reliant Marly à Verny via Cuvry, ainsi que les aménagements d'Ars Laquenexy ,par exemple, ont davantage une vocation de loisirs).

Finalement, **de nombreux dysfonctionnements, qui nuisent à une pratique quotidienne du vélo, ont été ciblés :**

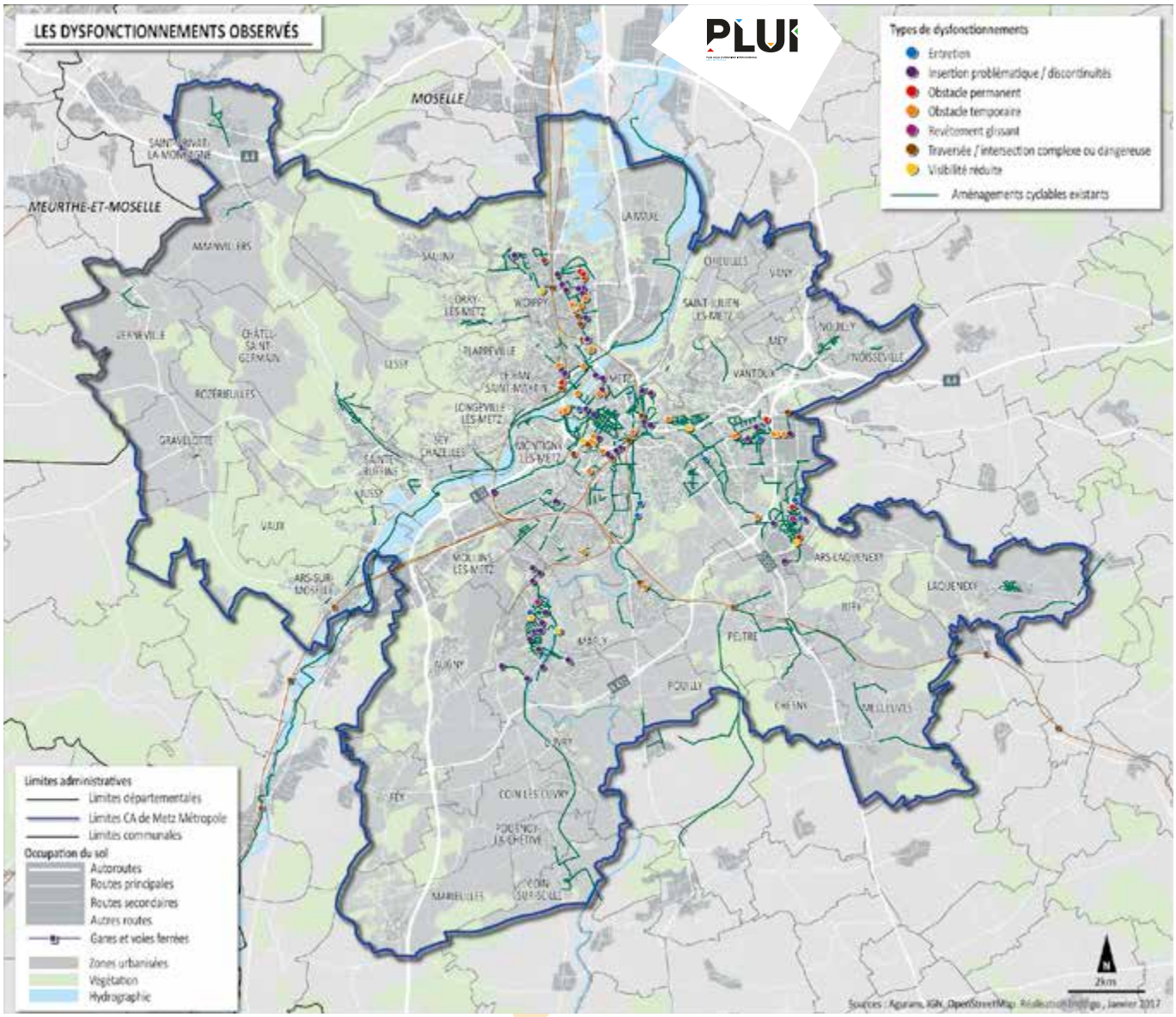
› **des discontinuités entre les réseaux aménagés** (absence de liaisons entre les communes et particulièrement entre le réseau du cœur métropolitain et celui des communes du noyau urbain), mais également sur un même itinéraire (rue de Pont-à-Mousson, avenue Franiatte, etc.) ;

› **un manque de cohérence dans les aménagements réalisés** (lisibilité, insertion problématique, etc.) ;

› **la qualité** même de certains aménagements (bordures de trottoirs trop hautes, entretien, obstacles permanents ou temporaires, revêtements glissants, présence de masques à la visibilité, etc.) ;

› **un déficit d'offre de stationnement à proximité des espaces d'activités et de consommation.**

Le réseau viaire, aux caractéristiques très routières, **ainsi que les points de passage contraints** (ponts, passages souterrains), **les coupures naturelles** (Moselle) **ou infrastructurelles** (faisceau ferroviaire, autoroute et voies rapides), **sont autant d'obstacles qui pénalisent les parcours piétons, mais surtout cyclistes** (les trottoirs étant plus nombreux que les aménagements cyclables).



Parfois traités comme le passage du Sablon, **ces franchissements imposent, le plus souvent, une cohabitation pouvant s'avérer délicate avec les piétons** (cas du pont de Fer), ou bien dangereuse dans un environnement trop routier (pont Mixte, pont de Verdun, pont de Moulins-lès-Metz). **Ces coupures sont de nature à décourager les cyclistes potentiels, qui privilégieront de fait la voiture.**

Une enquête, réalisée dans le cadre de **l'élaboration du Schéma directeur cyclable, a permis d'identifier les liaisons manquantes ou problématiques pénalisant la pratique.**

Les **grandes radiales,** qui irriguent l'ensemble des espaces urbains et périurbains) depuis le cœur métropolitain (Peltre et Pouilly depuis l'avenue André Malraux et ses prolongements, Cuvry et les communes du sud métropole depuis rue du Général Franiatte/RD5, etc.), sont principalement ciblées (boulevard Saint-Symphorien, route de Jouy/rue de Pont-à-Mousson/avenue de Nancy, avenue André Malraux, avenue de Thionville, etc.).

Aménagement cyclable récent au niveau de l'avenue Henri II à Metz limite Ban-Saint-Martin © AGURAM

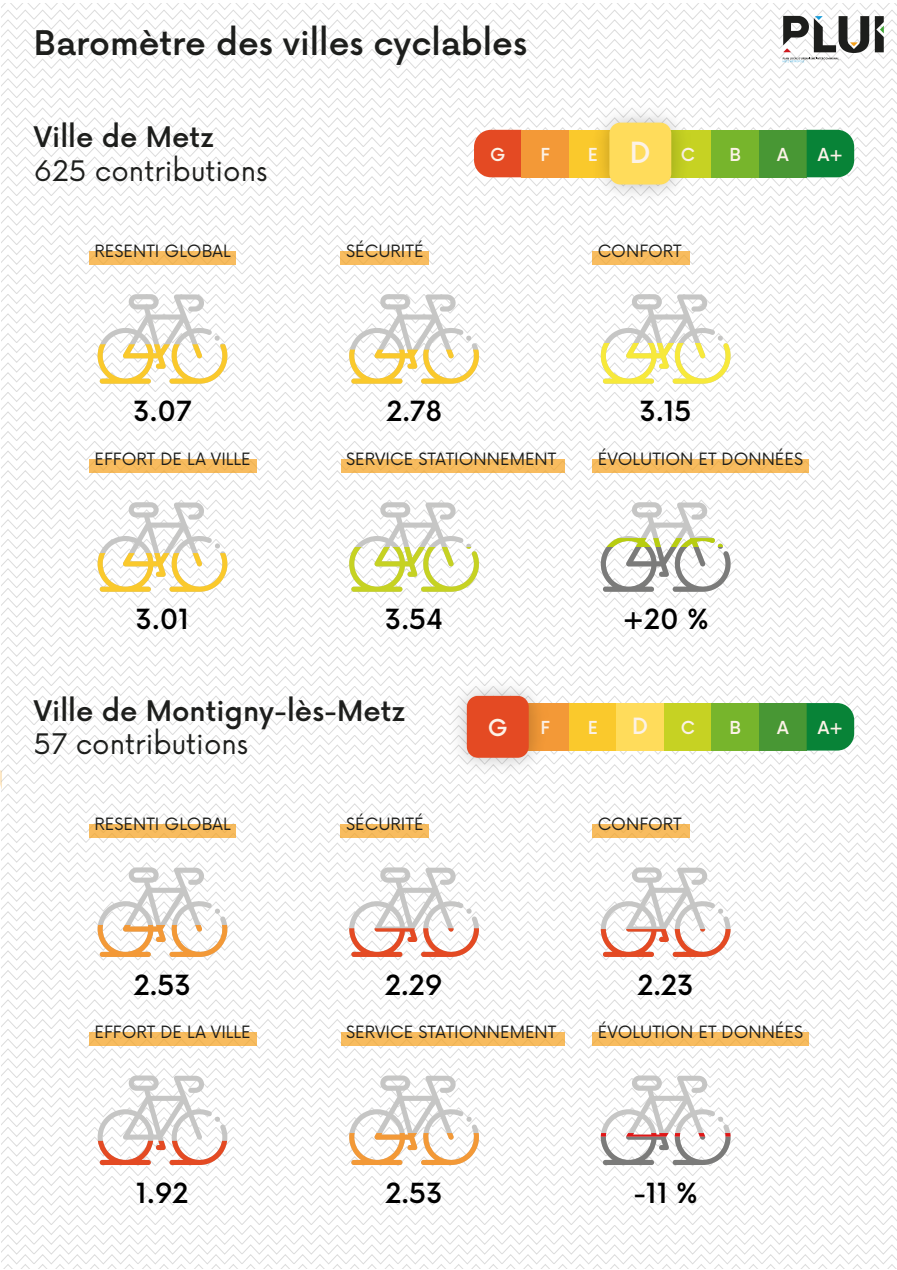
Support majeur des mobilités internes de la métropole, **elles revêtent un caractère stratégique pour la pratique cyclable, en constituant des liaisons directes, planes** (hormis l'avenue de Strasbourg) et facilement accessibles pour l'ensemble des espaces du cœur métropolitain et du noyau urbain.

Même si les notes attribuées par le baromètre « Parlons vélo » des villes cyclables (2019) ne reflètent que l'avis des répondants qui se sont exprimés, elles permettent d'avoir un éclairage sur la perception de la « cyclabilité » selon les usagers.

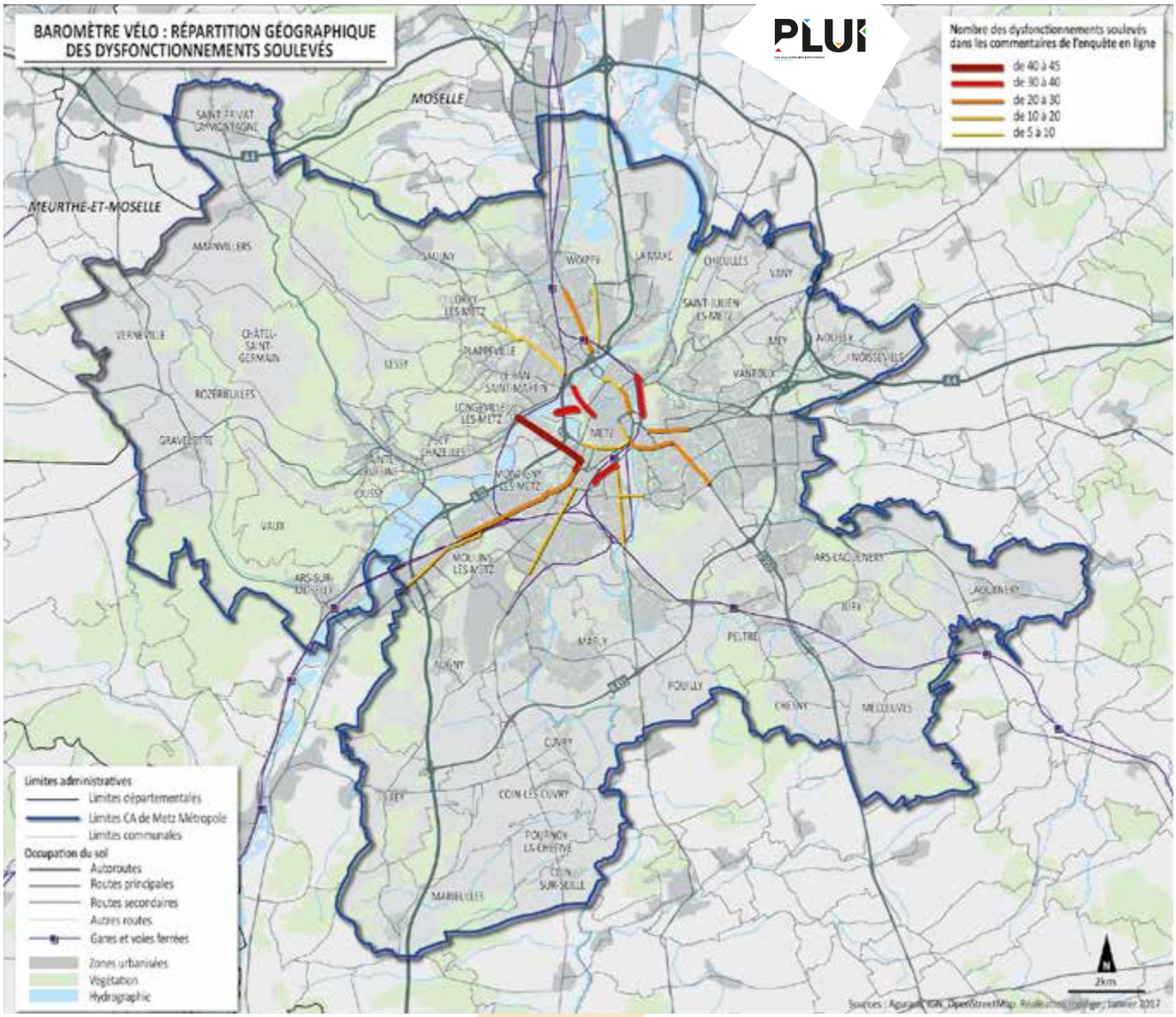
Metz et Montigny-lès-Metz, respectivement 1ère et 3e ville de Moselle en poids de population, ont du chemin à parcourir pour encourager leurs résidents à se déplacer à vélo.

Méthodologie de l'enquête baromètre Parlons vélo des villes cyclables 2019 :

- septembre à novembre 2019 ;
- 185 000 contributions ;
- seules les communes ayant récolté un minimum de 50 réponses de cyclistes ont été classées ;
- 26 questions posées classées en 5 thèmes > ressenti général, sécurité, confort, efforts commue, service/ stationnement;
- attribution d'une note par les répondants entre 1 (négatif) à 6 (positif) ;
- note globale calculée à partir de la moyenne des 5 thèmes, déterminant la place de la commune dans une échelle allant de A+ ("climat vélo excellent") à G ("climat vélo très défavorable").



Traverser le carrefour devant l'église Sainte-Thérèse est un exercice compliqué
© Le Républicain lorrain



Pour autant, la métropole **dispose d'aménagements cyclables de qualité** sur lesquels s'appuyer (la Véloroute Échappée bleue, boulevard Maginot, avenue de Nancy à Montigny-lès-Metz, liaison de la Cheneau, etc.), et poursuit le déploiement d'itinéraires cyclables, notamment dans une logique de connexion entre les communes (liaison Marly/Metz via Magny, etc).

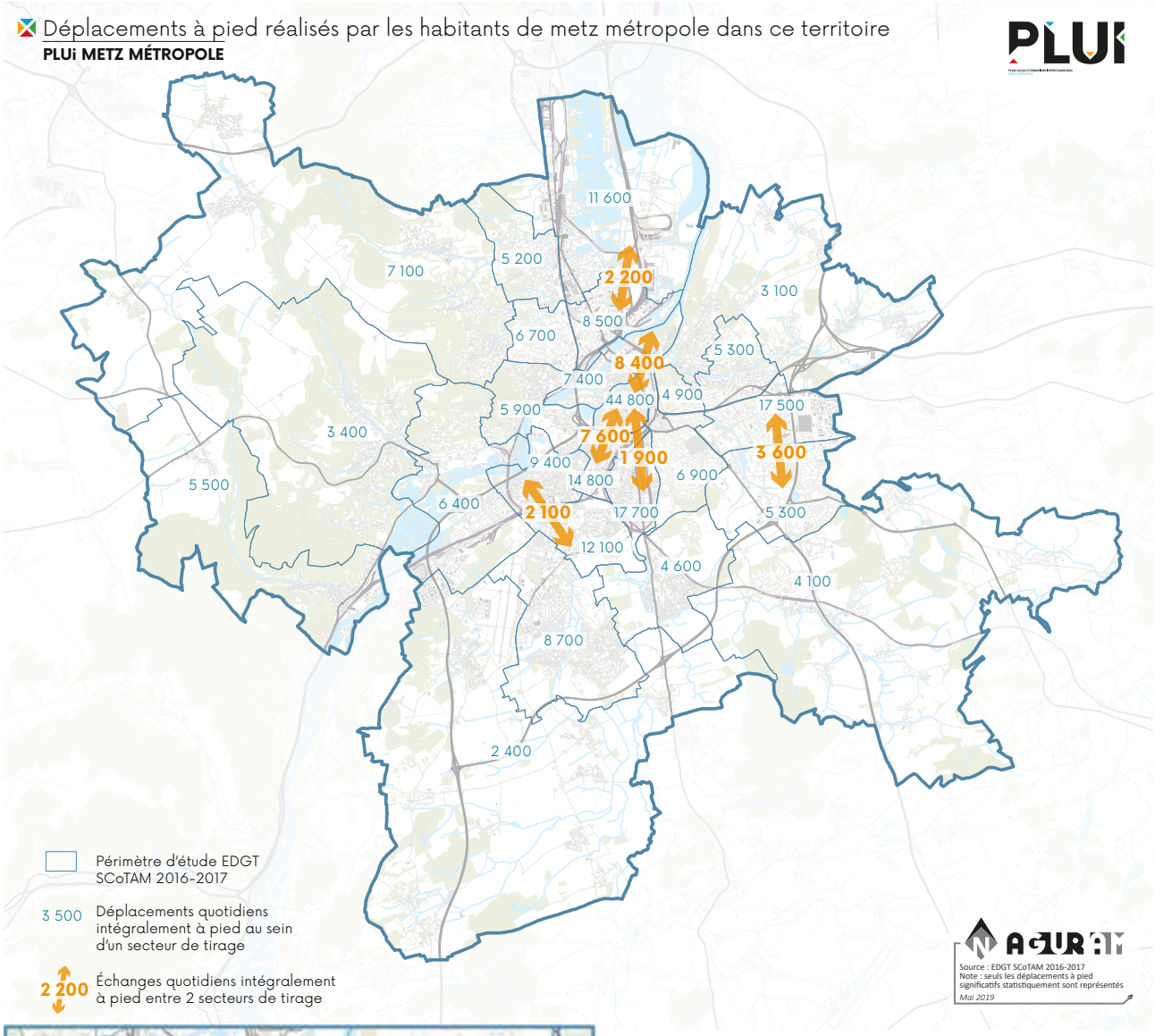
À la suite du déconfinement lié à la crise sanitaire, **la ville de Metz et Metz Métropole ont mis en place, à partir de mai 2020, plusieurs pistes cyclables expérimentales.** L'objectif était d'encourager la pratique du vélo comme moyen de déplacement sur le territoire métropolitain.

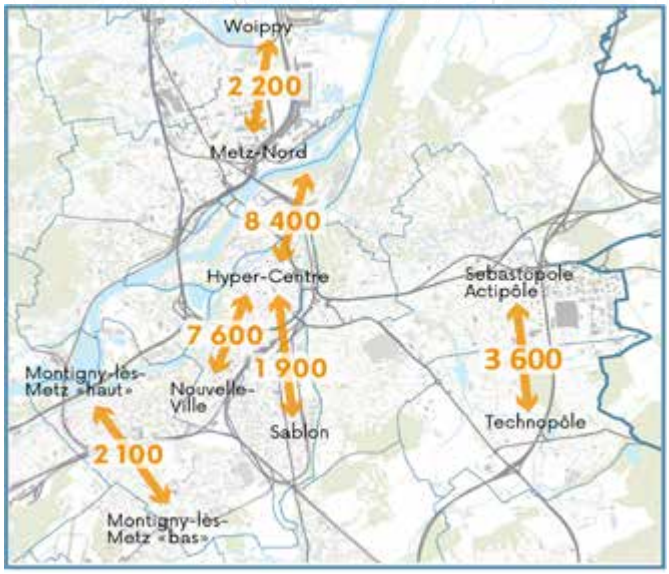
Des axes importants ont été testés, tel que les boulevards du Pontiffroy et Paixhans. Des ajustements ont dû être réalisés, avec notamment la réalisation d'itinéraires de substitution aux cheminements définis initialement en mai 2020.

L'Échappée bleue au niveau de Port Mazerolle à Metz
© Le Républicain lorrain

E. La marche à pied à considérer comme un mode de déplacement

Second mode après la voiture, la marche à pied prédomine dans les déplacements de proximité (75 % des déplacements inférieurs à 1 km), **avec une distance moyenne de 706 mètres, réalisée par les habitants de la métropole** (celle-ci pouvant varier par territoire). De fait, les motifs dominants sont les loisirs (33 %) et les achats (22 %). **La marche prévaut pour accéder aux petits et moyens commerces** (54 % à pied) et garde une place importante (20 %) pour les courses dans les grands magasins, supermarchés, hypermarchés et leurs galeries marchandes.





Mais, la **pratique de la marche ne se limite pas aux déplacements réalisés intégralement à pied** (273 000 quotidiens comme mode principal). Il faut ajouter à cela les déplacements, qui sont réalisés **en accès ou en diffusion d'un autre mode de transports mécanisé, et ceux réalisés en correspondance entre deux modes mécanisés** (voiture + bus, train + bus, etc.). Cela représente 334 000 trajets à pied, d'une durée moyenne de 3 minutes. En termes de répartition spatiale, **le cœur métropolitain concentre les 2/3 des déplacements à pied** (177 000) réalisés par les habitants de la métropole, avec une très forte accumulation de ceux-ci dans l'hypercentre métropolitain (74 200) : vaste plateau piétonnier, contraintes de circulation et de stationnement, polarité multifonctionnelle, etc.

Pour autant, **la pratique de la marche est également fortement répandue au sein des communes du noyau urbain,** qui disposent d'établissements d'enseignement secondaire, de services publics et de services et de commerces générateurs de déplacements piétons, proximité et mixité urbaine étant deux facteurs déterminants dans la pratique de la marche :

- 23 600 trajets internes à Montigny-lès-Metz se réalisent à pied (soit 55 % de part modale des déplacements internes) ;
- 16 300 à Woippy (61 % de part modale des déplacements internes) ;
- 8 700 à Marly (34 % de part modale des déplacements internes) ;
- 4 500 à Ars-sur-Moselle (58 % de part modale des déplacements internes) ;
- 4 500 à Moulins-Lès-Metz, 3 800 au Ban-Saint-Martin et 1 900 à Longeville-lès-Metz.

La pratique piétonne ne se limite pas aux déplacements internes aux quartiers, puisqu'elle est particulièrement intense dans les échanges entre secteurs : autour de l'hypercentre métropolitain (Sablon/Hypercentre, les Îles/Hypercentre, etc.), mais également entre le sud et le nord de Montigny-lès-Metz. Toutefois, **la marche n'est pas exclusive aux communes urbaines,** puisqu'elle atteint **45 % de parts modales** pour les déplacements internes **dans les communes de la couronne urbaine.** À titre d'exemple, 52 % des déplacements internes des communes de l'est métropolitain (Ars-Laquenexy, Chesny, Jury, Laquenexy, Mécleuves, Peltre) sont réalisés à pied.

Même **si la marche ne bénéficie pas de plan de développement d'ensemble** (comme un Schéma directeur cyclable), de nombreuses actions ont été et sont engagées par les collectivités pour favoriser la pratique, **que ce soit au niveau du traitement de l'espace public que de l'accompagnement :**

- apaisement de la circulation dans l'ensemble des communes de la métropole (Zones de rencontre, Zones 30, aires piétonnes) ;

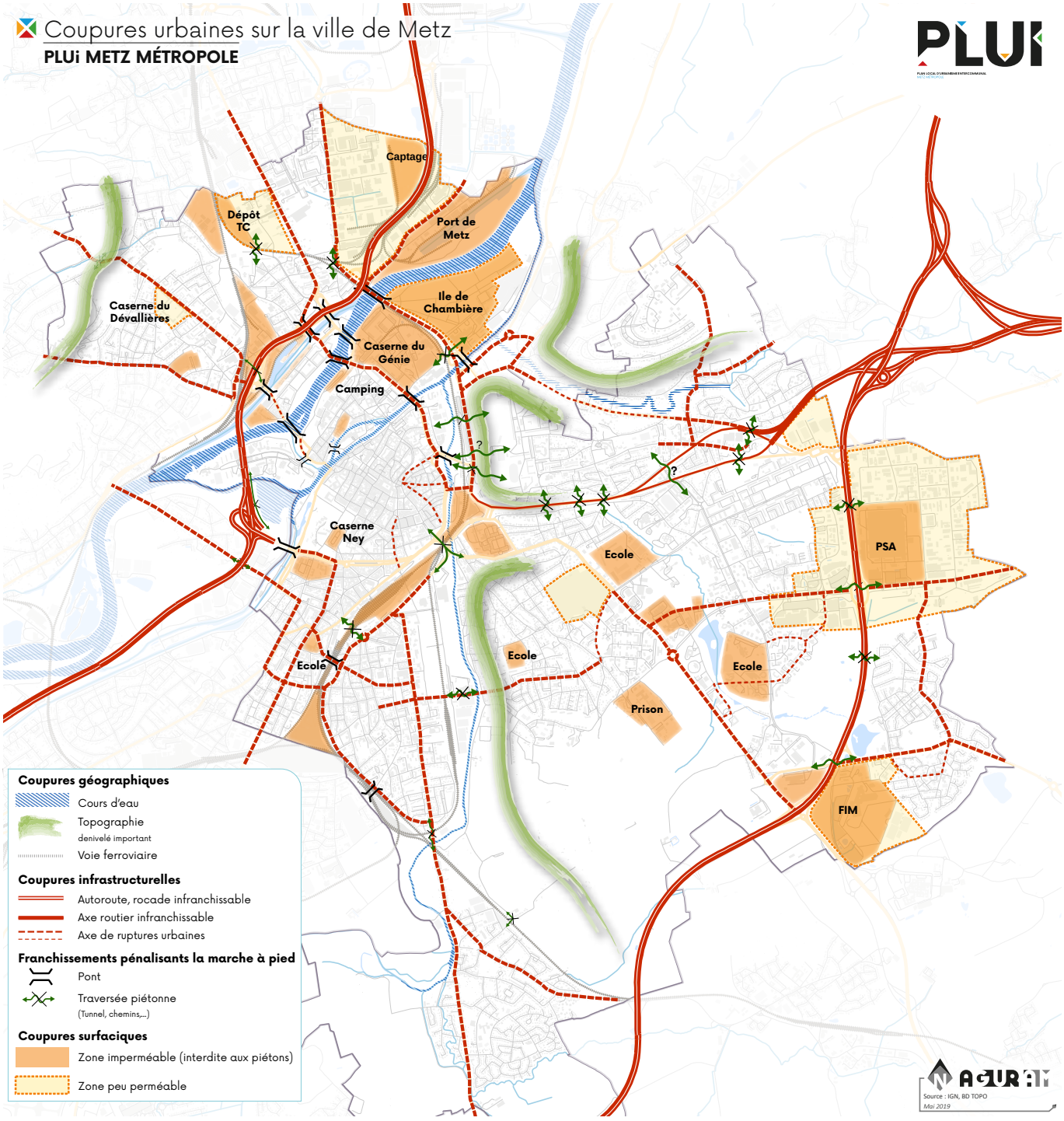
Mixité de moyens de transports à Metz © metz.fr

- élaboration et mise en œuvre d'un PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics) par la Ville de Metz ;
- amélioration de l'accessibilité des arrêts de transports collectifs du réseau Le Met' (Schéma Directeur d'Accessibilité) par la Métropole ;
- démarche « Ville amie des aînés » engagée par la Ville de Metz qui travaille notamment sur l'accessibilité de certains itinéraires.

À l'instar des cyclistes, **de nombreuses coupures existent sur le territoire, qui sont autant de frein à la pratique de la marche.** Ces coupures, linéaires (avenue Foch, etc.) ou surfaciques (casernes implantées sur l'avenue Franiatte par exemple), pénalisent grandement la pratique en :

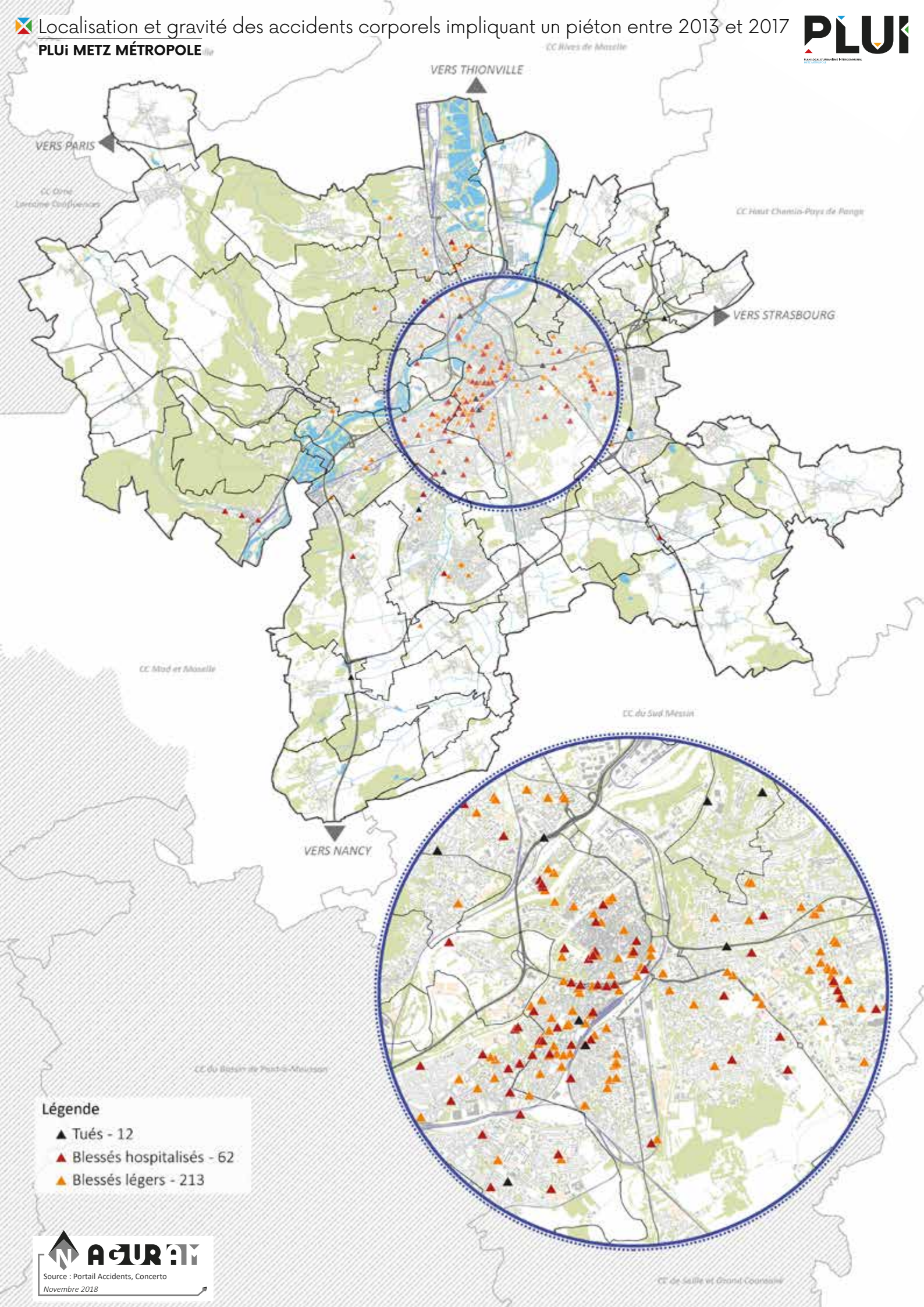
- rallongeant les déplacements piétons (déplacements au sein du Technopole avec la « fermeture » des espaces) ;
- créant un sentiment d'insécurité et d'inconfort (liaison sous l'A31 à Actisud, carrefour giratoire place Camille Hocquart) ;
- provoquant un sentiment d'éloignement alors que les distances réelles sont faibles.

Même si elle ne concerne qu'un faible échantillon de victimes, **l'analyse de l'accidentologie piétonne reflète la géographie des déplacements piétons. Elle met également en évidence les sections de voies** soulevant des problèmes de sécurité : les **radiales** (rues de Pont-à-Mousson, du XX[e] Corps Américain, etc.) ainsi que la **rocade des boulevards** (particulièrement l'avenue Foch et la Place Mazelle).



Localisation et gravité des accidents corporels impliquant un piéton entre 2013 et 2017

PLUi METZ MÉTROPOLE



Source : Portail Accidents, Concerto

Novembre 2018

Que retenir ?
METZ MÉTROPOLE

2/ UNE MOBILITÉ MARQUÉE PAR LA PROXIMITÉ ET LA VOITURE

2.1 Polarités urbaines et services de proximité structurent les déplacements
2.2 Vers une mobilité durable pour les habitants de Metz Métropole

CONSTATS

- Presque 1/3 des ménages messins (28 %) ne sont pas motorisés, alors que de fortes disparités d'usage de la voiture individuelle existent entre les territoires.
- 63 % des déplacements réalisés font moins de 3 kilomètres, mais l'usage de la voiture est majoritaire au-dessus d'1 km.
- Une très faible part modale du vélo (1 %), y compris dans le noyau urbain, et ce malgré un contexte topographique plutôt favorable dans les grandes villes de la métropole (Metz, Montigny-lès-Metz et Woippy).
- Le système de transports collectifs est très performant pour les déplacements de la périphérie vers le centre de la métropole (système radial). En revanche, il est beaucoup moins attractif pour les échanges de périphérie à périphérie (faible accessibilité au technopôle pour les communes du sud de la métropole par exemple).
- La fréquentation des transports en commun à Metz Métropole augmente fortement, mais représente toujours une part modale assez faible (9 %).
- Une desserte en transport en commun non satisfaisante à Actisud et sur le plateau de Frescaty, mais également dans plusieurs Quartiers prioritaires de la ville (QPV), qui ne disposent pas d'une offre de type Mettis.
- Des points noirs de circulation bien connus dans le cœur métropolitain (traversée de Moulins-lès-Metz, pont de Fer, pont Mixte, boulevard de Trèves, rue de Verdun, etc.).
- Un réseau cyclable globalement insuffisant en termes de parcours, de qualité d'aménagements et de stationnement, malgré des améliorations ces dernières années.

ENJEUX

- Adapter la politique de stationnement aux enjeux de demain, celle-ci constituant un des principaux leviers des politiques de mobilité.
- Développer et promouvoir la pratique du vélo, en particulier dans le noyau urbain, en construisant un réseau attractif (itinéraires continus, sécurisés, etc.).
- Adapter les systèmes de transports aux dynamiques urbaines et aux besoins de mobilité (lignes de rocade, desserte des polarités périphériques).
- Favoriser la proximité entre habitat, emplois et services dans les différentes polarités de la métropole pour limiter les distances de déplacements (ville du 1/4 d'heure) et ainsi favoriser les transports collectifs et modes actifs.

3. POUR UNE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE PLUS DURABLE

3.1. Les grands enjeux de la politique de mobilité métropolitaine

A. Le maintien de l'accessibilité grand territoire et les enjeux de gouvernance

La métropole s'inscrit dans de multiples systèmes territoriaux (corridors d'échanges européens, Sillon lorrain, nord mosellan, zone d'emplois luxembourgeoise, etc.), **qui génèrent des flux de différentes natures** (marchandises, personnes, heures de pointes, saisonniers, voitures, poids lourds, trains, etc.) **à différentes échelles.**

La particularité de ce territoire réside dans **la très forte concentration d'infrastructures de transports** (ferroviaires, autoroutières) dans un corridor nord-sud, qui supporte l'essentiel des flux générés par ces différents systèmes. Aujourd'hui, **les volumes de trafic et la superposition de flux** de différentes natures (transit européens, échanges entre polarités du sillon, déplacements transfrontaliers, etc.) mettent sous tension ces infrastructures de transports, qui peinent à répondre correctement aux besoins de mobilité générés.

Or, le territoire métropolitain tire des avantages de ce positionnement et de la qualité des infrastructures de transports qui assurent sa desserte à divers titres :

- implantation d'entreprises (Amazon, etc.) ;
- attractivité de certains équipements (ports fluviaux, hôpitaux, etc.) ;
- accessibilité de zones d'emplois (Luxembourg, etc.) et de la zone de recrutement messine ;
- aire de chalandise (dynamique) des espaces commerciaux.

Les réponses capacitaires (A31bis, ferroviaires), **servicielles** (multimodalité de l'autoroute, etc.), **et la temporalité de mise en œuvre** de celles-ci sont déterminantes **pour garantir le rayonnement de la métropole.**

▪ **Une gouvernance de la mobilité qui répond aux besoins à l'échelle du bassin de vie**

La polarité métropolitaine est au cœur d'un bassin de vie qui ne cesse de se renforcer par la mécanique du développement périurbain. Mais cette zone d'influence forme avant tout un bassin de mobilité pour les résidents de ces territoires, qui est en partie structuré par les développements périphériques métropolitains (Façade Est, Actisud, etc.).

Si la métropole polarise plus qu'elle ne diffuse, les échanges avec les territoires plus urbanisés du nord sont intenses et équilibrés.

Or, **l'organisation actuelle des transports inter EPCI** (portée par la Région) remplit ses fonctions, **mais ne répond que partiellement aux besoins de déplacements des résidents** des territoires du bassin de vie. La voiture est par définition plus flexible d'utilisation que les modes collectifs.

La forte motorisation des ménages, la qualité des infrastructures routières d'accès à la métropole et les bonnes conditions de circulation observées ne favorisent pas non plus d'autres pratiques que celles de l'usage de la voiture individuelle. **Cette « automobilité » d'accès à la métropole est très impactante** et vient se surajouter **aux problématiques métropolitaines déjà prégnantes** (saturation des points d'entrée de la métropole - nœud de Moulins-lès-Metz, diffuseurs RN431, ponts de la Moselle, accès au Saulcy, etc.).

La RN431 au niveau de la sortie Marly © Le Républicain lorrain

Les besoins observés d'échanges interterritoriaux se focalisent principalement **sur les polarités métropolitaines** (hypercentre, façade Est, zones commerciales de Marly, Actisud, etc.) **et des Rives de Moselle** (zones d'activités industrielles et commerciales de Semécourt, pôle d'emplois d'Ennery-Trémery, et, à terme, accès au futur complexe hospitalier de Maizières-lès-Metz, etc.). L'accessibilité de ces secteurs nécessite d'être réfléchie au-delà des limites institutionnelles de chaque EPCI.

L'engagement d'une coopération entre Metz Métropole et Mad & Moselle, concernant le devenir de la zone d'activités « mutualisée » d'Actisud, rentre dans cette logique du nécessaire développement de partenariat entre intercommunalités, afin de renforcer l'accessibilité multimodale des polarités du bassin de vie.

B. Des dynamiques urbaines qui impactent les systèmes de transport

La **forme urbaine,** qui intègre la distribution des activités et des équipements, la nature des tissus urbains (densité, compacité, mixité, monofonctionnalité, etc.) et l'organisation des réseaux viaires, **influence fortement les pratiques de mobilité des habitants** (en plus des déterminants de nature socioéconomique).

Pratiques modales, destinations, motifs, etc., **la mobilité des populations diffèrent selon leur lieu de résidence au sein de la métropole** (cœur, noyau et couronne), **alors même qu'ils fréquentent peu ou prou les mêmes espaces,** les mêmes équipements, etc. Ainsi, **la ville intense** (multifonctionnelle), **de la proximité et des courtes distances,** favorise la marche à pied et les transports collectifs.

Le quartier de l'amphithéâtre contribue à la ville intense et multifonctionnelle © Le Républicain lorrain

A l'inverse, **l'organisation périurbaine implique davantage de dépendance à la mobilité automobile,** posant la question de **l'optimisation des fonds engagés annuellement par la collectivité** (50 millions d'€) **pour proposer un service de transports collectifs** aux résidents métropolitains.

D'autre part, et **s'il est aisé de proposer des alternatives à l'usage de l'automobile en accès à l'hypercentre métropolitain** (ou de le contraindre par la règlementation du stationnement notamment) **du fait de la structuration radiale des systèmes de transports** (réseaux viaires et de transports collectifs), **les développements périphériques impactent l'efficience du système de transports collectifs,** mais également les autres pratiques de déplacements (marche à pied notamment).

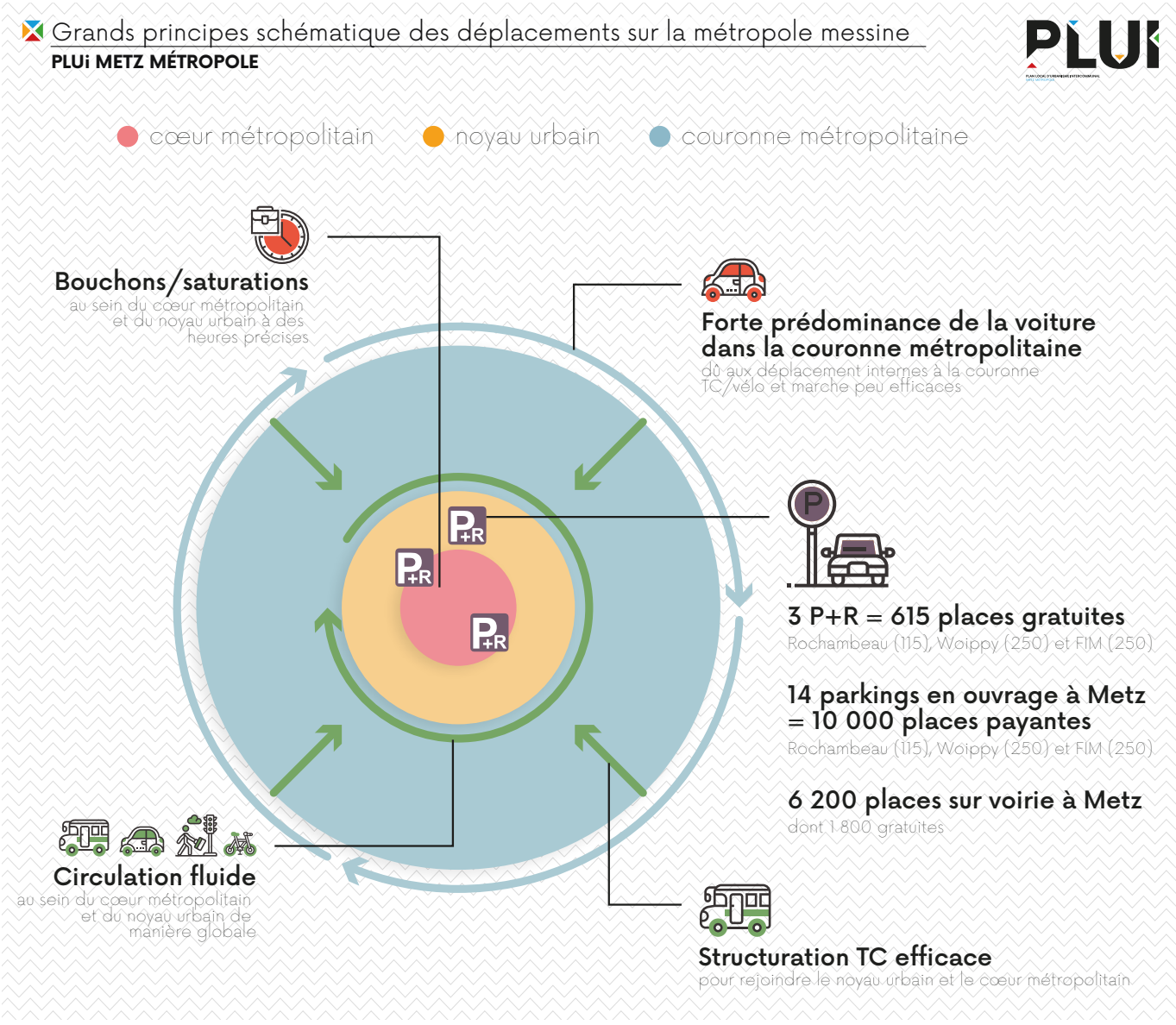
Même **si l'hypercentre métropolitain demeure la polarité principale du territoire** (elle se renforce même avec le quartier de l'Amphithéâtre, etc.), **le développement multipolaire périphérique** (Actisud/Frescaty, Façade est, zone d'emplois de Marly, etc.) **et la croissance de population en dehors du cœur métropolitain imposent de faire évoluer les systèmes de transports** (déplacements de périphérie à périphérie sans passer par le centre, liaisons entre les différentes polarités périphériques, sous bassins de mobilité autour de ces polarités, etc.), **afin de mieux répondre à ces besoins.**

C. L'adaptation du réseau viaire à la diversité de ses usages

Si la voiture a et gardera un rôle central dans la mobilité générale, et particulièrement celle des territoires périphériques au cœur métropolitain, **ces impacts négatifs sont incontestables** :

- congestion des réseaux ;
- nuisances sonores et pollution atmosphérique ;
- insécurité des autres usagers ;
- accidents corporels ou non ;
- dégradation des espaces urbains.

La structuration du réseau viaire, et ses caractéristiques actuellement très routières (circulation, stationnement), favorisent l'accessibilité automobile (parfois lointaine) **au détriment de la vie de proximité dans de nombreux secteurs de la métropole.**



S'inscrivant dans une problématique générale de réchauffement climatique, de transition énergétique et d'amélioration du cadre de vie des résidents, **la nécessaire évolution du réseau viaire pour donner davantage de place aux autres modes de transports et renforcer l'urbanité des espaces publics** (hospitalité, accessibilité, sécurité, animation, etc.) semble impérieuse. Elle a déjà fait ses preuves dans le cadre de la réalisation du Mettis.

3.2. Quels leviers actionner pour favoriser une mobilité plus durable ?

A. Améliorer la cohérence entre aménagement du territoire, urbanisme et transports

Élément clés de la promotion d'un développement urbain durable, **la mise en cohérence de l'urbanisme avec les systèmes de transports constitue un objectif fort** face aux défis qui s'imposent au territoire :

- **efficience des investissements financiers** dans le système de transports en commun par l'optimisation du foncier et de l'immobilier à proximité des lignes fortes de transport ;
- **transition écologique et énergétique** par la maîtrise de l'usage de la voiture individuelle et ses nuisances induites, et le développement des modes actifs ;
- **adaptation aux transformations sociétales,** en donnant la priorité à un urbanisme de liaison, moins dépendant de la voiture, et vecteur de lien social.

Cette mise en cohérence **repose sur des principes et des concepts qui visent à favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'automobile** :

- compacité et mixité fonctionnelle pour **construire une « ville » des courtes distances autour de centralités fortes,** permettant ainsi de limiter les distances de déplacements au sein de ces polarités (favorise les modes actifs), et de massifier les flux entre ces polarités, optimisant ainsi les réseaux de transports collectifs et justifiant les niveaux de service offerts ;
- **perméabilité des tissus urbains pour favoriser l'accessibilité des différents espaces** (et notamment des nœuds de communication) et ainsi promouvoir les déplacements piétons et vélos (traitement des coupures urbaines, etc.) ;
- partage des espaces publics ;
- **« optimisation » des déplacements par la promotion des Plan de mobilité** entreprise ou interentreprise, le développement des espaces de coworking, la modification des horaires de travail (afin de dédensifier les heures de pointe), la promotion du télétravail, etc.

Dans ce cadre, **deux modalités d'intervention de la collectivité peuvent être mises en avant** :

- **l'identification des potentiels constructibles** (dents creuses, cœur d'îlots, recyclage foncier, restructuration de friches, etc.) localisés à proximité des lignes structurantes de transports collectifs (Mettis, Lianes, gares), et la priorisation du développement de ces espaces, **en intégrant des critères de densification et de mixité fonctionnelle ;**
- **l'adaptation des services de transports collectifs** pour les territoires denses qui présentent actuellement un déficit d'offre.

Le développement du quartier de l'Amphithéâtre à proximité du quartier du Sablon et de la gare de Metz, du quartier du Sansonnet et la reconversion de Devant-les-Ponts et les reconversions à venir du quartier militaire Lizé à Montigny-lès-Metz et de la caserne Desvallières, participent à cette dynamique.

Le quartier du Sablon à Metz © Le Républicain lorrain

B. L'aménagement de la voirie et des espaces publics

La promotion d'une ville plus durable passe nécessairement **par l'aménagement d'un réseau viaire** qui offre de la crédibilité aux modes alternatifs à l'automobile, et qui participe pleinement **à la construction d'un territoire de proximité.**

Dans cette optique, **les radiales, qui sont essentielles dans le fonctionnement urbain du territoire** (pour lier les polarités entre elles), mais dont la fonction circulatoire est très impactante pour les quartiers traversés ainsi que pour les autres systèmes de transports (TC, vélo), **sont stratégiques.**

Il s'agit avant toute chose de :

- redéfinir le partage de l'espace public de ces voies afin de favoriser d'autres pratiques modales ;
- améliorer le confort d'usage et la sécurité des espaces publics pour les piétons ;
- réduire les effets de coupures, casser le caractère longitudinal de ces voies (travail sur les traversées piétonnes) ;
- renforcer la performance des transports collectifs par des aménagements adaptés ;
- valoriser le contexte urbain (patrimonial, etc.) et favoriser la nature en ville.

Dans ce cadre, **les « entrées de ville » constituent des espaces à enjeux pour marquer le début de l'espace urbain** (traitement de la voirie et de son environnement), mais également **pour inciter à d'autres pratiques modales pour les déplacements internes à la métropole** (parking de rabattement à l'instar des P+R Mettis).

Au-delà des radiales, **les réseaux viaires des quartiers et des cœurs des communes du territoire,** où la vie locale prédomine, doivent également faire l'objet d'une attention particulière **afin d'apaiser les circulations automobiles et renforcer l'urbanité des espaces publics** : accessibilité, sécurité, qualité des cheminements (Ars-sur-Moselle, Woippy-Village, etc).

En parallèle, **la prise en compte des besoins de déplacements en rocade,** qui impactent actuellement l'hypercentre métropolitain ainsi que de nombreux quartiers urbains, et la nécessaire mise en relation des polarités périphériques (existantes ou en cours de développement) impliquent **d'étudier l'opportunité de réaliser une liaison inter-quartier.** Sans présager de la nature même de cette liaison viaire, de ses fonctionnalités et de ces caractéristiques techniques, **il importe de préserver les emplacements qui étaient réservés au projet de boulevard intercommunal sud, projet abandonné dans le cadre du PDU en vigueur.**

Le parking relais Rochambeau à Metz © Le Républicain lorrain

C. La poursuite du développement des transports collectifs et de l'intermodalité

Même si elle reste toujours positive, **la dynamique enclenchée par le Mettis** et la hiérarchisation du réseau en 2013 **tend quelque peu à s'essouffler.** Les contraintes financières qui pèsent sur la collectivité, **les dynamiques urbaines en cours sur la métropole ainsi que les nombreux dysfonctionnements perçus** impliquent de faire évoluer le réseau, dans une logique d'optimisation des moyens **et d'adaptation aux besoins des différents territoires.**

Le Mettis au niveau de la place de la République © Le Républicain lorrain

Poursuivre la dynamique engagée nécessite, avant toute chose, **d'améliorer l'offre globale, afin de mieux répondre aux rythmes des déplacements des métropolitains,** mais surtout de favoriser la circulation des bus sur le réseau viaire, rendant ainsi davantage compétitif ce mode de transports.

La généralisation en cours de la priorisation des bus à tous les carrefours à feux de la métropole participe à cet objectif, **de même que la réalisation de tronçon de sites propres** (rue de Verdun, projet avenue de la Libération, etc.). **La requalification projetée des radiales du réseau viaire** offre ainsi l'opportunité d'améliorer la performance, mais également la lisibilité de l'offre.

Cette politique pourrait amener la métropole à **poursuivre le développement des transports collectifs en site propre sur les territoires** de forte demande de déplacements, **qui présentent une densité de population et d'emplois, de commerces et de services importante.** Cette intensité urbaine génère un foisonnement de déplacement aux motifs variés (achat, travail, loisirs, etc.), et assure ainsi un potentiel d'usagers au TCSP le plus équitablement réparti sur la journée. **Le sud de la métropole** (Montigny-lès-Metz, Nouvelle-Ville, etc.) apparaît comme le secteur offrant **l'intensité urbaine la plus importante non couverte par Mettis.** Il comporte **de nombreux quartiers d'habitat social** (Giraud/Marc Sangnier, St-Exupéry, etc.), ainsi que **des projets de développement d'envergure** (renouvellement urbain avec le quartier Lisé, développement du Plateau de Frescaty, Cœur impérial, etc.).

Cette future ligne **devrait être prolongée vers le nord. Le corridor Bellecroix/Metman** ressort comme le plus pertinent pour accueillir la future ligne de TCSP (caractéristiques socioéconomiques, demande potentielle, contraintes d'insertion, etc.).

L'articulation de ces deux branches permettrait de renforcer l'accessibilité de la gare centrale de Metz-Ville.

Il s'agit également d'adapter l'offre aux dynamiques urbaines en cours, **et notamment de prendre en compte les bassins de mobilité propres aux polarités périphériques.** Les évolutions à venir doivent faciliter les échanges de périphérie à périphérie (évitant ainsi la concentration des flux sur les lignes radiales) et développer des services spécifiques en rabattement sur les polarités périphériques. Dans l'optique d'optimiser les infrastructures existantes, **cette logique doit être appliquée aux haltes ferroviaires du territoire,** confortant ainsi leur intégration au système métropolitain de transports collectifs.

Faciliter l'accès au réseau performant depuis les territoires périphériques au cœur métropolitain est également stratégique. **Le développement de l'intermodalité passe par la multiplication des points d'accès au réseau sous la forme de parkings de rabattement associés aux Lianes ou aux haltes ferroviaires** (augmentation des capacités). Par exemple, la réalisation du parking de Magny sur la Liane 5 répond à cet objectif.

Embellissement du boulevard Metman à Metz en 2019 © Le Républicain lorrain

D. La mise en œuvre du plan en faveur de la pratique du vélo

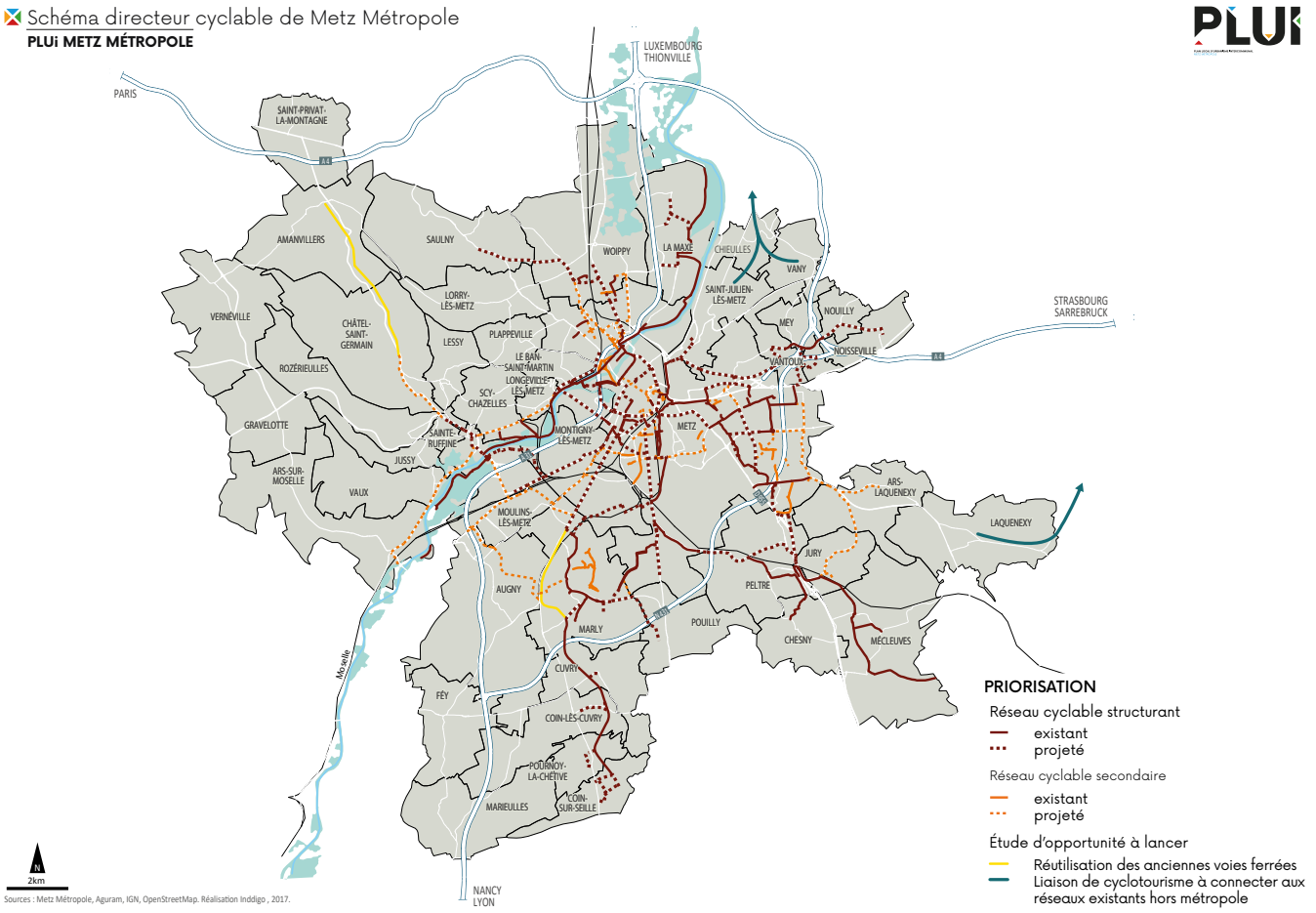
Metz Métropole s'est doté, **dans le cadre de la révision du PDU, d'un Schéma directeur cyclable,** et s'est engagé dans **une politique globale pour développer la pratique quotidienne du vélo sur le territoire.** Cet objectif nécessite d'intervenir à différents niveaux.

Sur infrastructure tout d'abord **en développant un réseau maillé et qualitatif** (continu, sécurisé, etc.) qui permet de **la construction d'itinéraires cyclables mettant en relation la polarité principale du territoire aux polarités périphériques,** et irriguant de fait les espaces urbains les plus denses, **est stratégique** dans la mise en œuvre de ce schéma.

En raison de leurs caractéristiques (linéaire constitué, itinéraire direct et protégé, etc.), **les anciennes voies ferrées du territoire constituent des opportunités** pour compléter le réseau cyclable projeté. Le déploiement du réseau doit nécessairement s'accompagner **d'actions visant à développer et diffuser une culture « vélo » au sein de la métropole.** Elles portent essentiellement sur **une communication ciblée** ainsi que sur la mise en œuvre de services d'accompagnement de la population à la pratique (école du vélo, formation des adultes, etc.).

Le retrait, en mai 2020, de **l'entreprise Indigo® weel** du territoire métropolitain a marqué un coup d'arrêt à l'offre locale de vélo en libre-service (la société a également retiré son offre de la ville de Lyon en 2020). Toutefois, **le réseau Le Met'** propose un service de location de vélo (**Velomet'**) de la 1/2 journée à l'année, qui connaît un succès grandissant, notamment avec le déploiement d'une **offre de VAE** aux tarifs très attractifs.

Les vélos libre-service Indigo Wheel ont quitté le coeur métropolitain en 2020 © Le Républicain lorrain



▪ **L'évolution des comportements de mobilité en question**

Forcer, empêcher, accompagner, inciter, stimuler, etc. : **comment faire évoluer les comportements de mobilité des usagers du territoire, résidents et non-résidents ?** La tâche est ardue, la stratégie complexe et les leviers multiples, mais c'est assurément l'enjeu clé de la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable.

Relevant de pratiques éminemment personnelles (éducation, habitudes, représentation et imaginaire, contraintes, etc.), **la modification des comportements de mobilité nécessite pédagogie et accompagnement :**

- campagnes de sensibilisation ;
- communication ciblée ;
- accompagnement des personnes au changement ;
- expérimentation ;
- incitations financières ;
- etc.

Le mise en œuvre des pistes cyclables provisoires en mai 2020, dans un contexte sanitaire exceptionnel, participe de cette démarche d'accompagnement, par la collectivité, de l'évolution de la demande de déplacements.

Piste cyclable temporaire après le déconfinement Pont de l'Argonne à Metz
© AGURAM

Que retenir ?
METZ MÉTROPOLE

3/ POUR UNE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE PLUS DURABLE

3.1 Les grands enjeux de la politique de mobilité métropolitaine
3.2 Quels leviers actionner pour favoriser une mobilité plus durable ?

CONSTATS

- L'étalement urbain à l'échelle du nord lorrain est un facteur de la prédominance de l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements.
- Des besoins d'optimisation de l'offre de mobilité et d'harmonisation des politiques publiques pour les territoires situés entre la métropole messine, la Communauté d'agglomération Porte de France - Thionville et le Luxembourg.
- Une offre abondante de stationnement dans les espaces centraux et des parkings, qui ne sont pas saturés sauf pour des événements.
- Le renouvellement urbain et la densification de l'enveloppe urbaine à l'intérieur du noyau urbain sont bénéfiques à l'usage des transports en commun.
- Une augmentation de 23 000 places de TER d'ici 2030, qui risque d'être insuffisante (+17 % de voyageurs locaux et +34 % de voyageurs vers le Luxembourg dans les projections).
- Un réseau viaire métropolitain aux caractéristiques très routières avec des besoins de requalification, notamment pour un partage modal plus équilibré au profit des modes alternatifs à la voiture. Il s'agit généralement d'un levier important pour faire évoluer les pratiques de mobilité.

ENJEUX

- Améliorer la desserte Mettis dans les quartiers prioritaires et dans les tissus urbains denses, où les ménages qui ne possèdent pas de voiture sont plus nombreux.
- Tenir compte du développement du vélo électrique, qui représente un potentiel de développement important pour ce moyen de transport, alors que les infrastructures actuelles peuvent être améliorées, notamment en termes de continuités.
- La première couronne de la métropole se développe en raison de sa bonne accessibilité et de l'existence de nombreux bureaux et activités économiques et de services. Il faut veiller à sa complémentarité avec le cœur métropolitain.
- Prioriser l'utilisation des potentiels de densification bien situés vis-à-vis des transports en commun, en tenant compte de tous les enjeux dont ceux liés à l'environnement.
- Miser sur les gares TER pour développer une offre en logement adaptée aux besoins des travailleurs frontaliers, notamment à Metz-Nord, et à ceux qui travaillent dansla métropole (Peltre, Ars-sur-Moselle).
- Sauvegarder les anciennes emprises ferroviaires, ainsi que les emplacements réservés pour des projets d'infrastructures de transports abandonnés, afin d'en disposer dans le cadre de projet mobilité.

B U R
D I S
03 72 39
A R T
O

© AGURAM

Metz Métropole

Maison de la Métropole
1 place du Parlement de Metz
CS 30353
57011 Metz Cedex 1

plui.metzmetropole.fr

@MetzMetropole

AGURAM
AGENCE D'URBANISME D'AGGLOMÉRATIONS DE MOSELLE

www.aguram.org

@agenceaguram